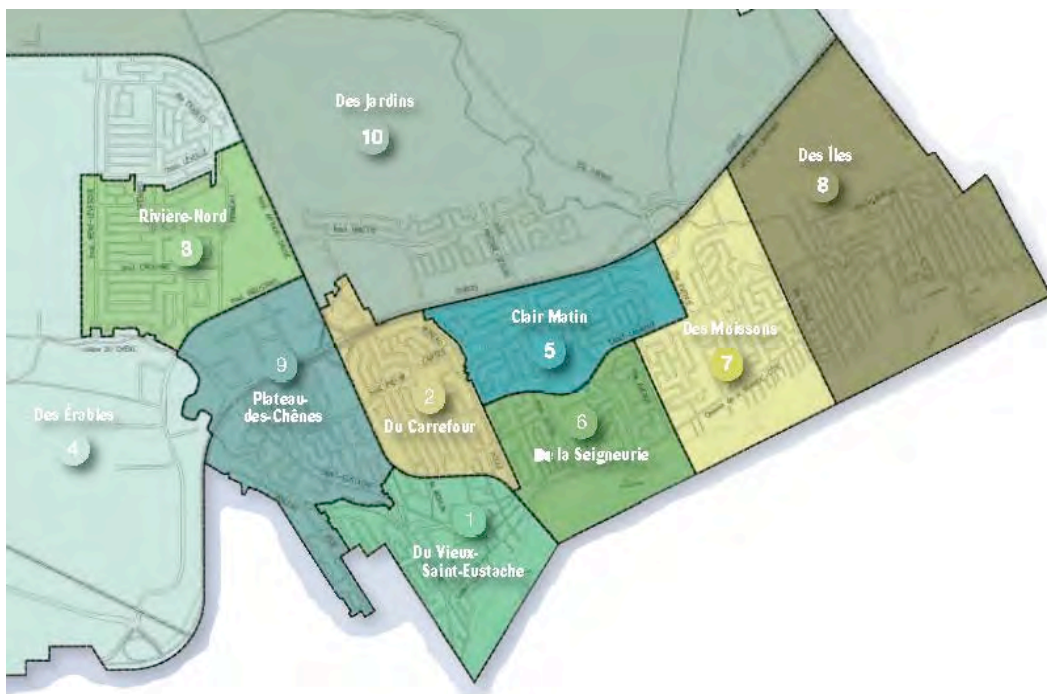


Plan directeur du réseau cyclable - 2018 Ville de Saint-Eustache



PRÉPARÉ PAR:
LOUIS CHAMPAGNE
Architecte Paysagiste

Révision
02/10/2018

174, rue St-Louis
Saint-Eustache (Québec) J7R 1Y3
Tél.: 450 491-2323 Fax : 450 473-3407
Courriel : champagne.louis@videotron.ca

Saint-Eustache, le 2 octobre 2018

Ville de Saint-Eustache,
145, rue Saint-Louis
Saint-Eustache (Québec) J7R 1X9

PLAN DIRECTEUR
DU RÉSEAU CYCLABLE DE LA VILLE DE SAINT-EUSTACHE

L'objectif des voies cyclables est de favoriser et de faciliter les déplacements à vélo. C'est de fournir aux cyclistes des liens utilitaires et sécuritaires tout en visant une homogénéité et une continuité du réseau. C'est de faciliter l'accès aux services, aux commerces, aux lieux publics et aux écoles.

L'objectif d'un réseau cyclable c'est aussi d'inciter plus de citoyens à faire du vélo en créant des aménagements plus confortables qui donnent un sentiment de sécurité accru à leur utilisateur.

Ce projet préliminaire pour le plan directeur sert de guide pour les planificateurs de la ville préoccupés par la sécurité, la qualité et le développement de leur réseau cyclable.

Le présent document se divise en quatre parties :

- La définition des voies cyclables;
- La conception des aménagements cyclables;
- La situation existante;
- Les recommandations d'intervention.

Merci aux collaborateurs de la ville de Saint-Eustache pour la réalisation de ce document.



Louis champagne
Architecte Paysagiste, M.SC

TABLE DES MATIERES

1.0	<u>LES DIFFÉRENTS TYPE DE VOIES CYCLABLES ET LES RÈGLES DE SÉCURITÉ</u>	5
1.1	LES ACCOTEMENTS ASPHALTÉS	6
1.2	LA CHAUSSÉE DÉSIGNÉE	6
1.3	LA BANDE CYCLABLE	7
1.3.1	La bande cyclable sur rue sans stationnement	7
1.3.2	La bande cyclable sur rue avec stationnement	7
1.3.3	La bande cyclable au niveau des intersections	8
1.3.4	Aménagement particulier pour une bande cyclable	8
1.3.5	Situation à éviter pour une bande cyclable	8
1.4	LA PISTE CYCLABLE	9
1.4.1	La piste cyclable en site propre	9
1.4.2	La piste cyclable sur rue	9
1.4.3	La piste cyclable au niveau du trottoir	10
1.4.4	Le corridor vélo	11
2.0	<u>LA CONCEPTION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES</u>	12
2.1	MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION	13
2.1.1	Les avancées de trottoir aux intersections	13
2.1.2	Les Dos d'âne allongés	13
2.1.3	Les délinéateurs	13
2.2	MESURES POUR FACILITER LA TRAVERSÉE DES INTERSECTIONS	14
2.2.1	Intersection sans signalisation	14
2.2.2	Intersections avec feux de circulation	14
2.2.3	Marquage au sol	14
2.3	PROBLÉMATIQUE DE NOS HIVERS	14
2.4	PROPOSITION POUR ENCOURAGER L'UTILISATION DU VÉLO	15
2.4.1	Améliorer l'offre de stationnements pour vélo	15
2.4.2	Améliorer le système de signalisation	15
3.0	<u>LA SITUATION EXISTANTE PAR QUARTIER ÉLECTORAL</u>	17
3.1	Les quartiers 1 et 9	18
3.2	Les quartiers 3 et 4	19
3.3	Les quartiers 2, 5 et 6	19
3.4	Les quartiers 7 et 8	20
3.5	Le quartier 10	21

4.0	PROPOSITIONS D'INTERVENTION PAR QUARTIER ÉLECTORAL (POUR CONSULTATION)..	22
4.1	Quartiers électoraux 3 et 4 (recommandation 1 à 8): Lien cyclable entre les boulevards Industriel et Arthur-Sauvé.	24
4.2	Quartiers électoraux 1 et 9 (recommandation 9 à 15): Lien cyclable entre la rue Saint-Louis et le boulevard Pie XII	28
4.3	Quartiers électoraux 1 et 2 (recommandation 16 à 20): Lien cyclable entre le moulin Légaré et le boulevard Pie XII	33
4.4	Quartier électoral 9: Lien cyclable entre les boulevards Pie XII et Industriel (recommandation 21 à 23)	37
4.5	Quartiers électoraux 2, 5 et 10 (recommandation 24 à 28): Lien cyclable entre le secteur Sud et Nord de l'A-640 par Arthur Sauvé	40
4.6	Quartiers électoraux 5 et 10 (recommandation 29 à 31): Traversée de l'autoroute 640 au niveau de la 25 ^e Avenue	45
4.7	Quartier électoral 8 : Lien cyclable entre les boulevards Saint-Laurent et Grande Côte...	48
4.8	La traverse de certaines intersections particulières.....	49
4.9	Autres recommandations :	51
4.10	Revoir la pertinence de certaines sections du réseau cyclable	51

PARTIE 1

LES DIFFÉRENTS TYPE DE VOIES CYCLABLES ET LES RÈGLES DE SÉCURITÉ

Il existe différents types de voies cyclables et certaines règles de sécurité à connaître afin de bien aménager un réseau cyclable. Voici les principales recommandations à tenir compte.

1.1 LES ACCOTEMENTS ASPHALTÉS

Les accotements asphaltés sont localisés sur des routes où le stationnement est interdit, en milieu rural comme en milieu urbain. Les cyclistes doivent se déplacer dans le même sens que les automobilistes sur un accotement d'une largeur variant de 1 à 1,75 mètre selon le débit et la vitesse de la circulation automobile.

Largeur des accotements asphaltés

Vitesse autorisée	DJME < 2000	DJME > 2000
50 km/h ou moins	1,0	1,0
De 50 à 70 km/h	1,0	1,5
Plus de 70 km/h	1,5	1,75

DJME = débit journalier moyen d'été

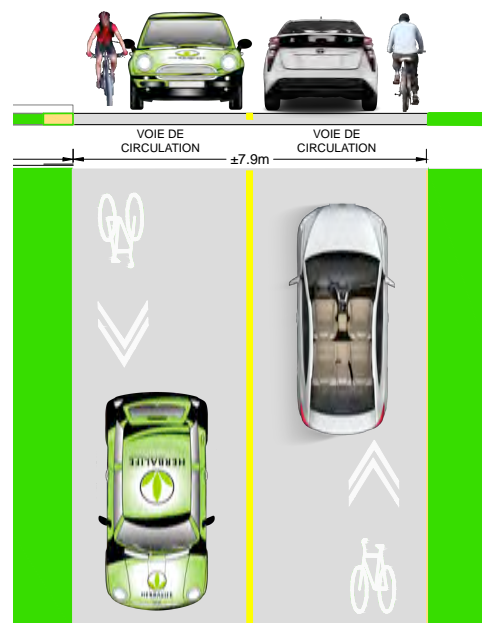
Pour indiquer aux automobilistes que l'accotement asphalté est utilisé par les cyclistes, on installe des panneaux de signalisation en bordure de la route signalant la présence de cyclistes. Cette signalisation doit se conformer aux normes du ministère des Transports.

Lorsque l'accotement est de largeur inférieure à celle recommandée, on ne signale pas l'utilisation de l'accotement par des cyclistes, mais il est recommandé de tracer une ligne de rive pour accroître le confort et la sécurité des cyclistes utilisant ces accotements.

Sur une route où la vitesse autorisée est supérieure 50 km/h, l'installation de délinéateurs (balises verticales) sur l'accotement asphalté est interdite par les normes routières.

1.2 LA CHAUSSÉE DÉSIGNÉE

La chaussée désignée est une voie de circulation pour les automobilistes qui est partagée avec les vélos. La chaussée désignée fait partie d'un parcours cyclable. Elle est identifiée par un panneau incluant les symboles d'un vélo et d'une automobile et d'un marquage au sol représenté par les symboles d'un vélo et d'un chevron ou d'une flèche. Cette signalisation est généralement installée après chaque intersection et répétée au besoin le long de la chaussée désignée.



Pour qu'elle soit sécuritaire pour les cyclistes, la chaussée désignée devrait d'être aménagée sur des routes où la circulation automobile est faible et limitée à 50 km/h ou moins. De plus, la chaussée désignée n'est pas recommandée sur des chaussées lorsque le nombre de camions dépasse les 250 par jour.

Les chaussées désignées sont généralement implantées sur les rues secondaires à faible débit. Elles doivent être aménagées afin de permettre de réduire la vitesse de circulation des automobilistes et faciliter la traversée des intersections.

La chaussée désignée doit être aménagée:

- Lorsqu'elle fait partie d'un itinéraire cyclable balisé par des panneaux de signalisation ou des balises qui indiquent le chemin à suivre (principe des «*locals street bikeways*» de Vancouver);
- Lorsque le trajet est fréquemment utilisé par les cyclistes comme une rue qui donne accès à une école.

Il est déconseillé d'aménager une chaussée désignée sur une route peu fréquentée par les cyclistes et qui ne fait pas partie d'un itinéraire balisé.

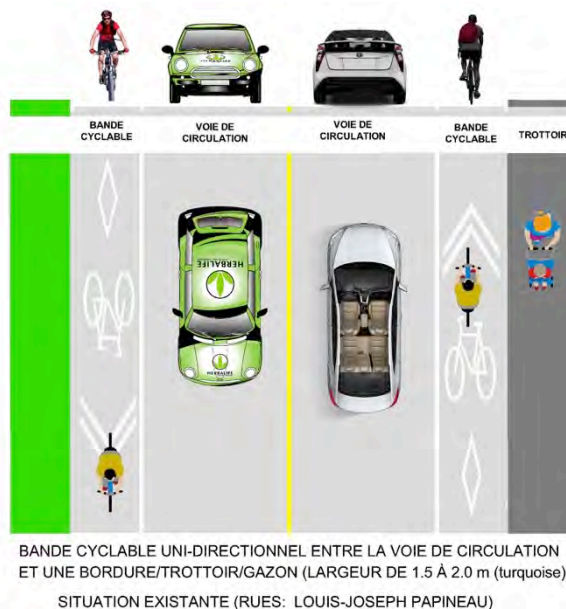
1.3 LA BANDE CYCLABLE

La bande cyclable est une voie réservée aux cyclistes et qui est aménagée à même la chaussée, dans le sens de la circulation. La bande cyclable est localisée à droite des voies de circulation des automobilistes et d'un marquage au sol représenté par les symboles d'un losange évidé, d'un vélo et d'un chevron ou d'une flèche). La bande cyclable offre un niveau de confort adéquat pour les cyclistes sur des rues ayant un débit de circulation modéré et une limite de vitesse de 50 km/h ou moins.

1.3.1 La bande cyclable sur rue sans stationnement

Sur une rue sans stationnement, la bande cyclable est aménagée à droite des voies de circulation des automobilistes. Sa largeur est généralement de 1,5 mètre et peut être augmentée à 1,75 mètre ou 2.0 mètres si le débit de circulation des automobilistes est élevé ou si la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h.

Sur les rues sans stationnement, il est possible d'utiliser des délinéateurs (balises verticales) pour renforcer la séparation entre la bande cyclable et la voie automobile. Comme les

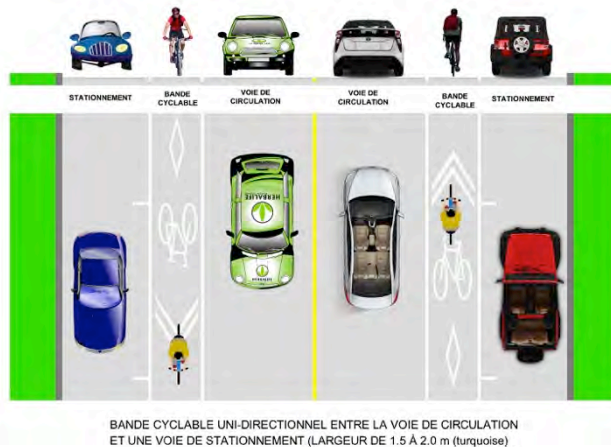


délinéateurs compliquent le nettoyage de la chaussée et doivent être enlevés l'hiver, leur usage est généralement limité à l'intérieur des courbes prononcées et à proximité des intersections.

Sur une rue sans bordure et à faible débit de circulation des automobilistes, la largeur de la bande cyclable peut-être réduite à 1,2 mètres.

1.3.2 La bande cyclable sur rue avec stationnement

Sur une rue avec stationnement, la bande cyclable est aménagée entre le stationnement et les voies de circulation des automobilistes. Les dimensions de la bande cyclable varient de 1,5 mètre à 2.0 mètres selon le débit de circulation des automobiles.



Sur une rue à fort débit de circulation automobile et d'une largeur de chaussée restreinte, il est préférable d'opter pour une bande cyclable large et une zone de stationnement étroit.

1.3.3 La bande cyclable au niveau des intersections

Aux intersections, sur des rues avec une bordure et/ou un trottoir et un stationnement, le stationnement doit être interdit à proximité des intersections sur une largeur de 6.0 mètres afin d'assurer une distance de visibilité suffisante à l'automobiliste qui croise la bande cyclable, lors d'un tournant à droite. Si possible, il est recommandé d'aménager des avancés de trottoir aux intersections, pour délimiter la zone de stationnement et ainsi éviter l'utilisation de cette voie pour les automobilistes voulant tourner à droite.



Au niveau des intersections avec une voie réservée pour les automobilistes permettant un virage à droite, la bande cyclable est aménagée à gauche de la voie auxiliaire de virage à droite, afin d'éviter un conflit avec les vélos (exemple du boulevard Goyer).

Il est aussi possible d'aménager des bandes cyclables de couleurs vives pour augmenter la visibilité de la voie cyclable aux intersections.

1.3.4 Aménagement particulier pour une bande cyclable

Pour mettre en évidence une voie cyclable, il est possible de délimiter une bande cyclable avec un revêtement d'une couleur différente des autres voies de circulation. Un revêtement de couleur vive peut-être utile aux endroits où le risque d'empiètement dans la bande cyclable par les automobilistes est élevé, lorsqu'une séparation physique n'est pas possible.



Lorsque l'espace le permet, il est possible d'introduire une bande hachurée pour augmenter le confort des cyclistes entre la bande cyclable et la voie de circulation automobile. Contrairement à une séparation physique par bordure ou délinéateur, la bande hachurée n'implique aucune modification aux procédures d'entretien de la chaussée.

Pour une rue avec un débit faible de circulation et lorsque la largeur de la chaussée ne permet pas une bande cyclable des deux côtés dans une rue, il est possible d'aménager une bande cyclable dans une direction et une voie partagée dans l'autre direction.

1.3.5 Situation à éviter pour une bande cyclable

Prenant comme exemple la rue Boileau entre les rues Louise et Ferré, il faut éviter une bande cyclable trop étroite qui a pour effet de limiter le confort des cyclistes et la marge de manœuvre de ceux-ci.

Sur des boulevards ayant un fort débit de circulation, il faut éviter d'aménager une bande cyclable sans protection de sécurité pour le cycliste et particulièrement pour le cycliste récréatif. Une séparation physique (bordure, délinéateurs) entre les voies automobiles et les voies cyclables, peut aider à rendre ces axes cyclables accessibles à une population de cyclistes plus diversifiée.

1.4 LA PISTE CYCLABLE

1.4.1 La piste cyclable en site propre

La piste cyclable en site propre est une voie cyclable autonome conçue pour les cyclistes. Lorsqu'elle est aussi utilisée par d'autres usagers, elle prend le nom de « sentier polyvalent ».

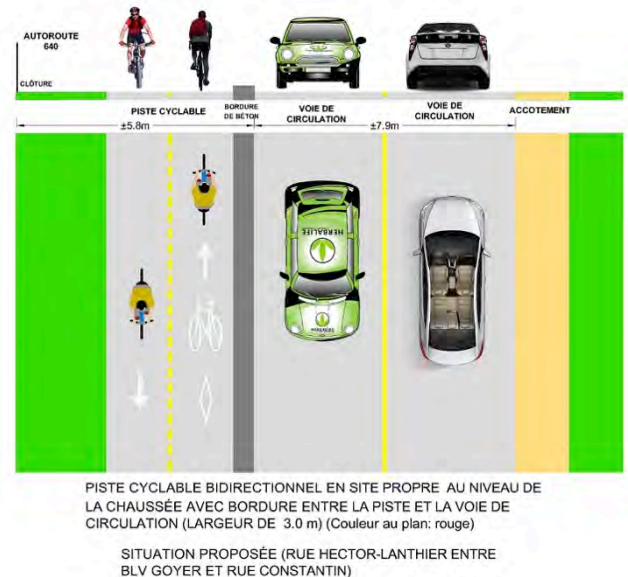
La piste cyclable en site propre a généralement une largeur de 3.0 mètres. Un dégagement minimum de 1 mètre libre de tout obstacle (arbres, signalisation, bancs) est idéalement requis de part et d'autre de la piste cyclable.

La piste cyclable unidirectionnelle a généralement une largeur de 1.5 mètre. Un dégagement de 1 mètre libre de tous obstacles (arbres, signalisation, bancs) est aussi requis de part et d'autre de la piste.

1.4.2 La piste cyclable sur rue

Une piste cyclable unidirectionnelle ou bidirectionnelle sur rue est aménagée le long

de la bordure ou du trottoir. Elle est idéalement séparée des voies de circulation ou des stationnements par une barrière physique telle qu'un terreplein ou une bordure. Généralement, des ouvertures doivent être aménagées dans la bordure afin de permettre l'écoulement des eaux vers les puits qui sont généralement disposés le long des trottoirs ou la bordure de la rue.



La construction d'une piste cyclable d'un niveau différent par rapport à la chaussée et le trottoir (demi-hauteur) est aussi possible. Certains exemples existent à Toronto, à Ottawa et récemment réalisé à Laval.

La piste cyclable bidirectionnelle offre une bonne sécurité entre les intersections, mais elle complique la circulation des cyclistes aux intersections avec des points de croisement entre les vélos et les automobilistes qui tournent à droite.

Malgré sa popularité au Québec, la piste cyclable bidirectionnelle est déconseillée dans les rues à double sens croisant des rues perpendiculaires si elle est séparée des voies automobiles uniquement par des délinéateurs, car elle peut créer des conflits aux intersections.

Dans ce cas, la piste cyclable bidirectionnelle sur rue devrait être convertie en bande cyclable de part et d'autre de la chaussée ou en piste cyclable bidirectionnelle, avec une bordure ou un terreplein qui sépare la voie cyclable de la voie automobile.

La piste cyclable sur rue devrait préférablement être unidirectionnelle de part et d'autre de la chaussée. Ainsi aménagée, elle minimise les conflits entre cyclistes, automobilistes et piétons aux intersections et elle facilite les transitions avec une bande cyclable, une chaussée désignée ou une rue sans aménagement cyclable.

Selon Vélo-Québec, la piste cyclable bidirectionnelle sur rue est acceptable dans les cas suivants:

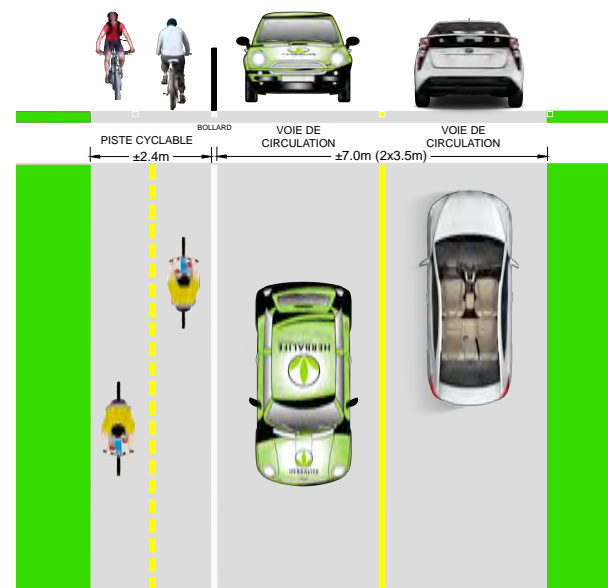
- sur une rue sans intersection ou sans accès sur un côté (le long d'un cours d'eau ou d'une voie ferrée);
- sur une rue à sens unique comportant un nombre limité d'intersections et d'entrées charretières avec de préférence une seule voie de circulation;
- sur une rue à double sens où les virages à gauche sont interdits et qui comporte un nombre limité d'intersections et d'entrées charretières.

En résumé, on devrait aménager:

- une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté de la chaussée séparée de la chaussée par une bordure ou des délinéateurs;
- ou
- ou une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la chaussée par une bordure ou un terreplein;
- ou
- ou une bande cyclable de chaque côté de la chaussée.

Il est certain que l'implantation d'une piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée, dont la vitesse de circulation des automobilistes est de 30 km/h, comme c'est le cas à Saint-Eustache est moins problématique que pour une dont la vitesse est de 50 km/h. De plus, le risque est aussi lié au nombre de cyclistes qui circulent sur le réseau en même temps.

Il faut donc aménager le réseau cyclable en fonction des risques potentiels propres à chaque recommandation.



1.4.3 La piste cyclable au niveau du trottoir

La circulation cycliste et la circulation des automobilistes peuvent aussi être séparées par l'aménagement d'une piste cyclable au niveau du trottoir. Cette piste est généralement aménagée entre la chaussée et la section réservée aux piétons. Cette disposition spatiale répond mieux aux attentes des piétons qui préfèrent marcher le plus loin possible de la chaussée.

Selon vélo-Québec, dans les cas où la piste cyclable est implantée du côté extérieur du trottoir, on constate qu'il y a un problème d'empiètement des piétons dans la piste cyclable, créant ainsi des conflits potentiels entre le piéton et le cycliste (exemple de la rue Saint-Eustache). Le risque

d'empiètement est généralement réduit lorsque la piste cyclable se trouve entre le trottoir et la voie des automobilistes.

Les recommandations pour une piste cyclable au niveau du trottoir qui est aménagée entre la chaussée et la section réservée aux piétons sont :

- Prévoir une bordure de 150 mm de hauteur lorsqu'il y a du stationnement le long de la rue. Lorsque le stationnement est interdit, il est possible d'avoir une bordure franchissable de 75 mm pour un dépassement des cyclistes par la rue (on parle d'une piste à mi-hauteur);
- Avoir idéalement un dégagement minimal de 0,5 mètre avec la chaussée pour l'ouverture des portières des voitures lorsque le stationnement est permis;
- Avoir un trottoir piétonnier d'un minimum de 1,5 mètre de largeur.

La piste cyclable au niveau du trottoir n'est pas recommandée sur une rue comportant de nombreuses entrées charretières surtout si elles sont commerciales à cause des conflits avec les voitures qui entrent et sortent des entrées charretières. On obtient alors une piste en vague.

Au niveau des intersections, des aménagements particuliers sont nécessaires pour minimiser les risques de conflit entre les automobilistes et les cyclistes. Ces aménagements peuvent notamment inclure un marquage explicite pour le passage des intersections avec des symboles répétés, un revêtement coloré ou l'aménagement d'un passage surélevé.



Il est possible de réduire la vitesse des automobilistes par des aménagements particuliers tels que, des rayons de trottoir serrés, des avancées de trottoir, des passages pour piétons surélevés, etc.;

La piste cyclable au niveau du trottoir est idéalement unidirectionnelle afin de permettre aux cyclistes de circuler dans le même sens que les automobilistes. Une piste cyclable bidirectionnelle peut compliquer la circulation des cyclistes aux intersections.

1.4.4 Le corridor vélo

Le corridor vélo est composé d'une variété de segments permettant de relier deux points dans la ville. Le corridor vélo peut inclure une bande cyclable, une piste cyclable sur rue ou en site propre et une voie partagée.

PARTIE 2

LA CONCEPTION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Les pratiques de conception des aménagements cyclables évoluent constamment afin de créer des aménagements accessibles à une plus grande part de la population.

Pour inciter plus de citoyens à faire du vélo, il est important de créer des aménagements plus confortables qui donnent un sentiment de sécurité à leurs utilisateurs. Voici quelques exemples de recommandations.

2.1 MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Les mesures d'apaisement de la circulation s'appliquent principalement pour des rues locales à faible débit de circulation. Plus tôt que de séparer physiquement les automobiles et les vélos, il est recommandé de mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation pour réduire la vitesse des automobiles et limiter les excès de vitesse.

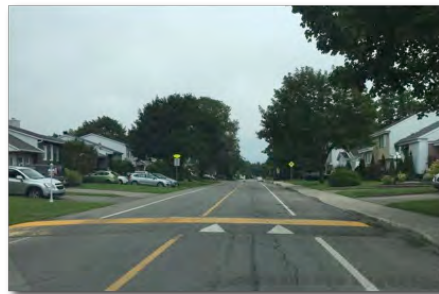
2.1.1 Les avancées de trottoir aux intersections

L'élargissement du trottoir aux intersections est un moyen de réduire la vitesse des automobiles, améliore la visibilité des cyclistes et réduit la longueur des passages pour les piétons. L'élargissement du trottoir aux intersections réduit ainsi les conflits avec les automobilistes désirant tourner à droite, et ce, autant pour les cyclistes que les piétons.

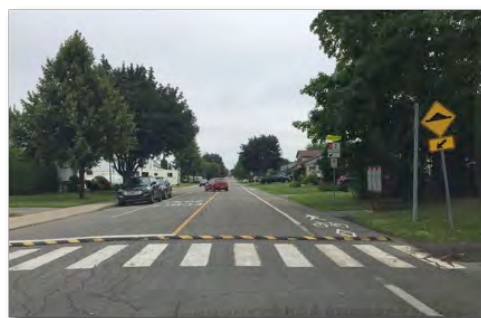


2.1.2 Les Dos d'âne allongés

Le dos d'âne allongé est un renflement en travers de la chaussée dont sa longueur varie de 3,5 à 4,0 mètres (plus grand que l'empattement des automobiles) causant ainsi un inconfort aux automobilistes circulant au-delà de la vitesse souhaitée de 30 km/h.



Un dos d'âne trop étroit (dos d'âne amovible en polyéthylène) cause par contre un inconfort aux cyclistes. Dans ce cas, il est recommandé d'avoir le dos d'âne seulement pour les automobilistes et de mettre un délinéateur entre le dos d'âne et la voie cyclable afin d'empêcher les automobilistes de circuler sur la voie cyclable.



2.1.3 Les délinéateurs

La mise en place de délinéateurs permet de sécuriser les cyclistes face aux automobilistes et peut engendrer un ralentissement des automobilistes le long de la voie



cyclable. Vélo Québec recommande d'espacer ceux-ci d'un maximum de 20 mètres entre eux afin de mieux sécuriser la voie cyclable.

2.2 MESURES POUR FACILITER LA TRAVERSÉE DES INTERSECTIONS

Sur une rue, les intersections le long d'un axe cyclable peuvent être problématiques pour les cyclistes aux intersections sans signalisation et aux intersections avec feux de circulation.

2.2.1 Intersection sans signalisation

En l'absence de panneaux d'arrêt ou de feux de circulation sur les rues transversales, l'artère peut être difficile à traverser par les cyclistes si le flux de circulation est constant. Les solutions pour la traversée de ces rues à double voie sont :

- poser des panneaux indiquant aux automobilistes sur la rue transversale de céder le passage aux cyclistes;
- poser des panneaux d'arrêt sur la rue transversale afin de permettre le passage des cyclistes en toute sécurité.

2.2.2 Intersections avec feux de circulation

Les intersections avec des feux de circulation sont généralement plus sécuritaires à traverser pour les cyclistes. Néanmoins, un cycle de feux de circulation de longue durée peut imposer d'importants temps d'attente aux cyclistes. Afin de résoudre ce problème, il est recommandé d'implanter un bouton poussoir à un endroit accessible aux cyclistes ou un détecteur de vélos actionnant automatiquement un changement des feux de circulation.



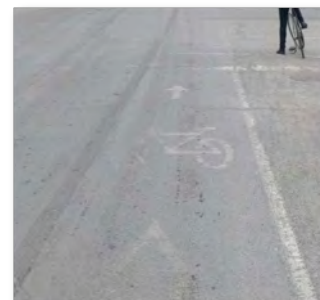
2.2.3 Marquage au sol

Dans les endroits problématiques pour la traversée d'une intersection, un marquage explicite par un revêtement coloré permet aux automobilistes de bien voir le passage réservé aux cyclistes et ainsi être vigilant à la venue de cyclistes.



2.3 PROBLÉMATIQUE DE NOS HIVERS

Au cours des prochaines années, une demande pour l'utilisation de certains axes du réseau cyclable l'hiver est prévisible. Une réflexion est donc à faire sur ce sujet. Cependant avant d'offrir des voies



cyclables l'hiver, la ville devrait dans un premier temps consolider son réseau cyclable estival.

Pour les aménagements sur rue, l'effacement du marquage au sol durant l'hiver est un problème au printemps. Le marquage a tendance à être effacé par les chasse-neige et par les abrasifs épanchés. Au printemps, le lignage des bandes cyclables et le marquage au sol pour les cyclistes peuvent disparaître. Le problème s'applique autant aux bandes cyclables, aux chaussées désignées qu'aux passages pour vélo dans les intersections.

Une des solutions serait d'utiliser un marquage plus résistant, qui serait encore visible au printemps. Le marquage en thermoplastique posé dans des rainures sur la chaussée est une solution intéressant. Sa durée de vie est de 3 à 6 ans. Ce type de marquage réduit le risque qu'il soit gratté ou décollé par les chasse-neige. Le marquage en thermoplastique est, par contre, plus cher qu'un marquage traditionnel qu'il faut repeindre régulièrement.

Les pistes cyclables qui utilisent les délinéateurs de long de la voie cyclable nécessitent qu'ils soient enlevés l'automne et replacés au printemps. Les opérations de fermeture et d'ouverture des voies cyclables avec délinéateurs sont à la fois coûteuses pour la Ville et frustrantes pour les cyclistes qui perdent un axe cyclable quelque semaine avant la première neige et le retrouvent quelques semaines après que la chaussée soit nettoyée au printemps. Pour une voie cyclable très achalandée, il est recommandé de convertir la voie cyclable en piste permanente en construisant une bordure ou un terreplein entre la piste et la voie automobile. Ces pistes cyclables pourraient être déneigées l'hiver et ainsi être opérationnelles 12 mois par année.

La ville de Saint-Eustache devrait donc évaluer le coût et les avantages d'ouvrir et de maintenir des voies cyclables l'hiver.

2.4 PROPOSITION POUR ENCOURAGER L'UTILISATION DU VÉLO

Selon Vélo-Québec, pour encourager l'utilisation du vélo, diverses mesures complémentaires peuvent être mises en place. L'amélioration de l'offre de stationnements pour bicyclette ou l'amélioration du système de signalisation du réseau cyclable de la ville en sont des exemples.

2.4.1 Améliorer l'offre de stationnements pour vélo

Il est important de développer une stratégie pour offrir des stationnements aux cyclistes afin d'encourager l'utilisation du vélo.

Les principaux générateurs de déplacements sont ceux qui ont aménagé des stationnements pour bicyclette dans les zones d'emplois (parcs industriels), les zones commerciales (centres commerciaux et rues commerçantes), les édifices publics, les institutions, les hôpitaux, etc.

La mise en place de stationnements pour les cyclistes est une responsabilité qui peut être partagée entre la ville et les entreprises privées. La ville peut fournir les stationnements sur le domaine public, dans les rues, les parcs et les nœuds de transports en commun. De leur côté, les entreprises peuvent être encouragées par la ville à fournir des stationnements pour leurs employés.

Dans le cas d'une rue commerçante, si l'espace est insuffisant sur le trottoir, la ville peut placer les supports pour bicyclette dans une case de stationnement automobile sur une base saisonnière (une seule case de stationnement peut accommoder une douzaine de bicyclettes).

Pour bien répondre aux attentes des usagers, la ville pourrait mettre sur son site internet un espace permettant aux citoyens et commerçants de faire des suggestions pour l'implantation de supports pour bicyclette. C'est une pratique courante à Toronto depuis plusieurs années. La

ville invite le public à suggérer des emplacements de supports à vélo via sa page web).

2.4.2 Améliorer le système de signalisation

La signalisation a pour but d'aider les cyclistes à se repérer et à faciliter leurs déplacements.

Le système de signalisation devrait être uniforme et continu sur l'ensemble du réseau de la Ville. Un mandat particulier a été donné pour revoir la signalisation du réseau de la ville. Idéalement, le système devrait comprendre une signalisation de repérage, une signalisation de destination et une cartographie du réseau de la ville à des endroits stratégiques, afin d'assurer une meilleure compréhension du réseau cyclable de la ville.

La signalisation de repérage a pour but de permettre aux cyclistes de bien connaître son positionnement dans la ville ainsi, définir son trajet.

À titre d'exemple, Vélo Québec recommande l'ajout d'un pictogramme vélo aux plaques de noms de rues faisant partie du réseau cyclable. C'est une signalisation simple et efficace qui indique clairement aux cyclistes la vocation cyclable de la voie tout en rappelant aux automobilistes la présence des cyclistes.

Les pictogrammes vélo sur les plaques de noms de rues sont une pratique courante à Vancouver depuis plusieurs années. Aux intersections, un carré vert avec un pictogramme vélo est ajouté à



gauche du nom de la rue dotée d'un aménagement cyclable. Sur les artères principales, la ville met des plaques de noms de rue verte aux

intersections avec un pictogramme vélo à gauche du nom de la rue.

La signalisation de destination a pour fonction d'indiquer le chemin vers les principales destinations. Elle permet au cycliste de se repérer en lui fournissant toute l'information requise en répondant aux questions suivantes : où peut-on aller, à quelle distance se trouve le point de destination et par où doit-on passer.



Ce type d'information est inscrit sur des panneaux installés le long du réseau cyclable (au Québec, la signalisation de destination pour les cyclistes est normalisée par la Route Verte). Les panneaux sont similaires à ceux qui sont utilisés sur le réseau routier, mais sont de taille réduite et comportent un pictogramme vélo pour indiquer qu'ils s'adressent aux cyclistes. Il doit y avoir une continuité des panneaux le long des voies cyclables, pour bien informer le cycliste.

La mise en place de cartes du réseau cyclable de la ville doit être installée à des endroits stratégiques. Que ce soit à des croisements d'axe cyclable ou aux entrées de la ville. Ces cartes du réseau cyclable permettent aux cyclistes de s'orienter et de choisir la voie cyclable leur permettant de se rendre à destination le plus efficacement possible.

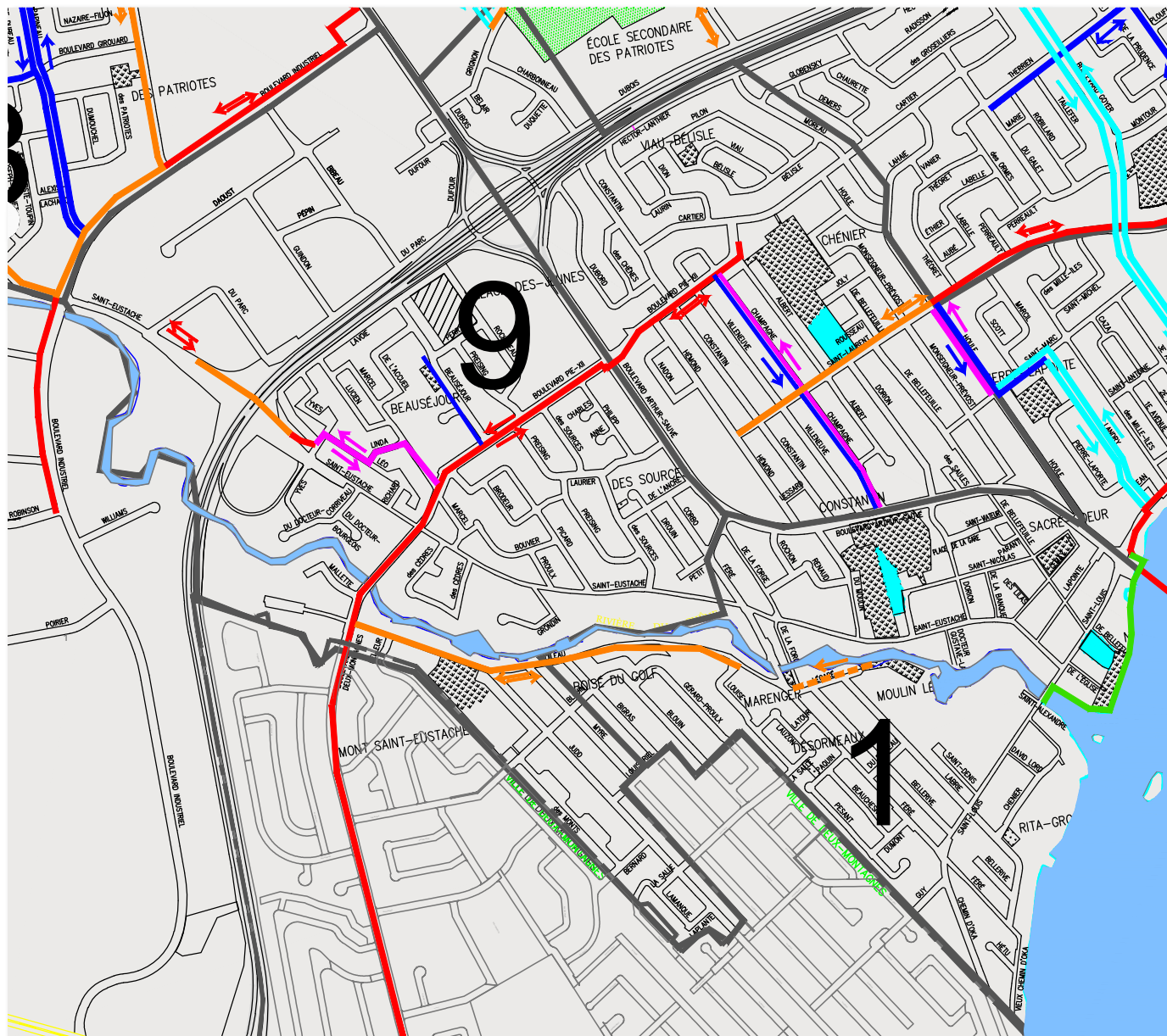
Une application sur les téléphones cellulaires est de plus en plus courante dans les grandes villes qui souhaitent s'intégrer dans les plus grands circuits comme celui de la grande région métropolitaine ou les circuits des Laurentides.

PARTIE 3

LA SITUATION EXISTANTE PAR QUARTIER ÉLECTORAL

3.1 Les quartiers 1 et 9 regroupent deux écoles et 8 parcs.

Les quartiers 1 et 9 regroupent 1 piste cyclable bidirectionnelle en site propre (trait rouge sur le plan), 2 pistes cyclables bidirectionnelles au niveau de la chaussée (trait orange), 1 bande cyclable bidirectionnels entre les voies automobiles et une bordure/trottoir (trait bleu), 1 sentier polyvalent (trait vert) et 1 chaussée désignée (trait mauve).



LÉGENDE:

EXISTANTE		PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE EN SITE PROPRE (2.4 à 3.0m)
		PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE AU NIVEAU DE LA CHAUSSÉE (2.4 à 3.0m)
		BANDE CYCLABLE UNI ou BI- DIRECTIONNELLE ENTRE AUTOS ET BORDURE/TROTTOIR (1.5 à 2.0m)
		BANDE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE ENTRE AUTOS ET STATIONNEMENT (1.5m)
		SENTIER POLYVALENT
		CHAUSSÉE DÉSIGNÉE

3.2 Les quartiers 3 et 4 regroupent deux écoles et 5 parcs.

Les quartiers 3 et 4 regroupent 1 piste cyclable bidirectionnelle en site propre (trait rouge sur le plan), 3 pistes cyclables bidirectionnelles au niveau de la chaussée (trait orange), 5 bandes cyclables uni ou bidirectionnelles entre les voies automobiles et une bordure/trottoir (trait bleu), 1 bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté de la chaussée entre les voies automobiles et les stationnements (trait turquoise).

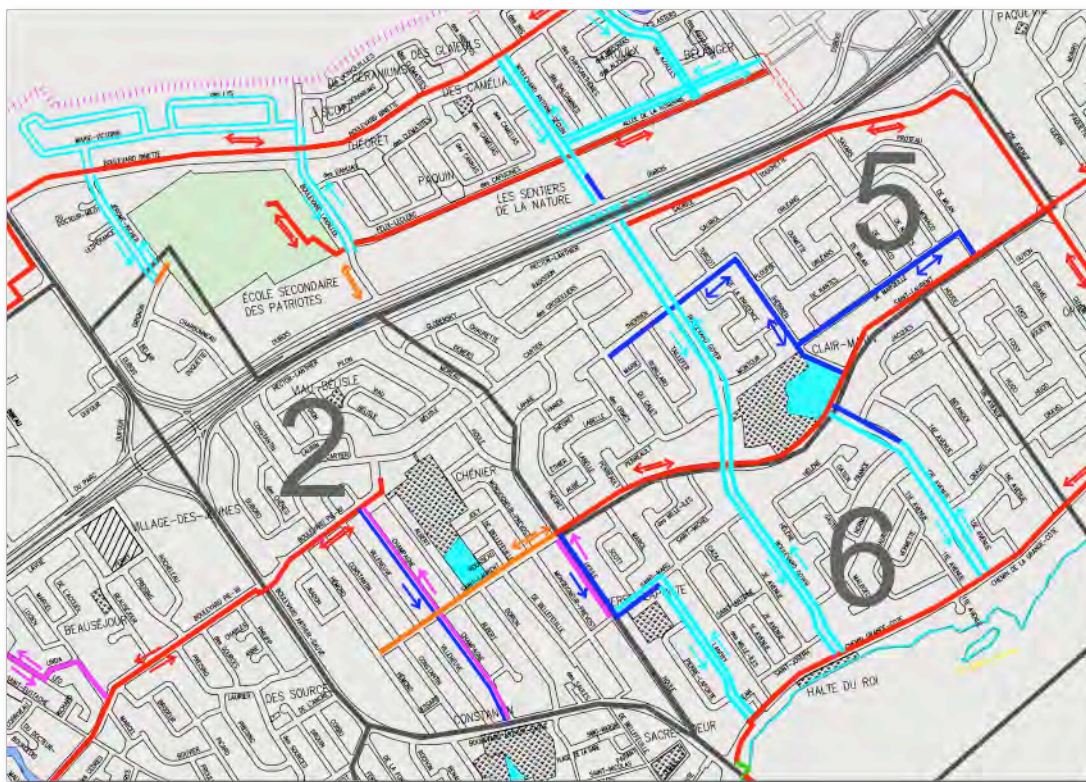
Un réseau de bandes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles (trait bleu) relie les deux écoles du secteur pour permettre aux écoliers de se rendre en toute sécurité aux écoles.



3.3 Les quartiers 2, 5 et 6 regroupent deux écoles et 3 parcs.

Les quartiers 2, 5 et 6 regroupent 4 pistes cyclables bidirectionnelles en site propre (trait rouge sur le plan), 1 piste cyclable bidirectionnelle au niveau de la chaussée (trait orange), 4 bandes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles entre les voies automobiles et une bordure/trottoir (trait bleu), 3 bandes cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée entre les voies automobiles et les stationnements (trait turquoise) et 2 chaussées désignées (trait mauve).

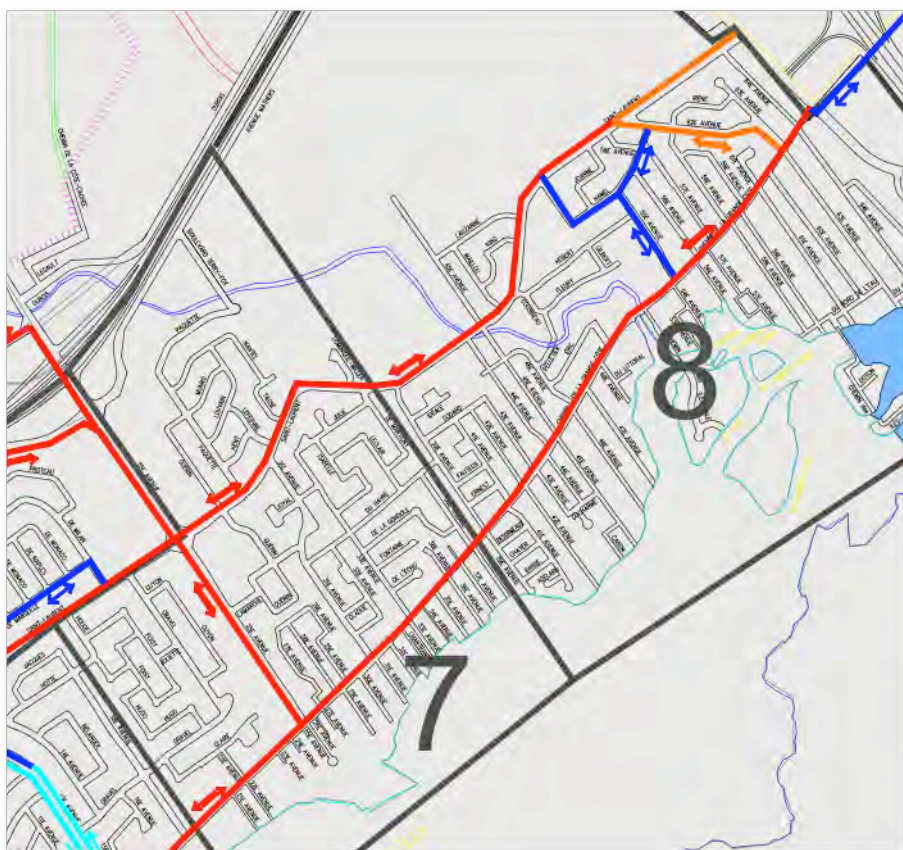
Pour le quartier 5, un réseau de bandes cyclables bidirectionnelles (trait bleu) converge vers l'école Clair-Matin pour permettre aux écoliers de se rendre en toute sécurité à l'école.



3.4 Les quartiers 7 et 8 regroupent deux écoles et 7 parcs.

Les quartiers 7 et 8 regroupent 3 pistes cyclables bidirectionnelles en site propre (trait rouge sur le plan), 2 pistes cyclables bidirectionnelles au niveau de la chaussée (trait orange), 2 bandes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles entre les voies automobiles et une bordure/trottoir (trait bleu).

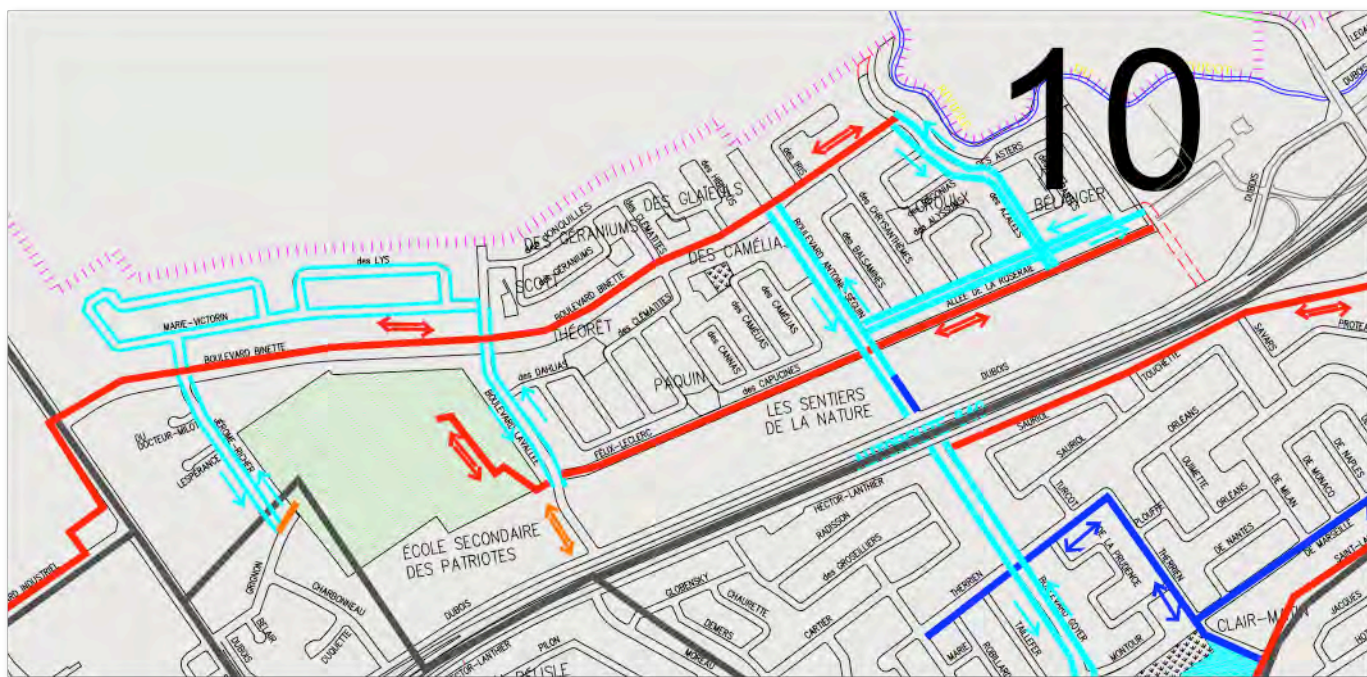
Un réseau de 2 bandes cyclables bidirectionnelles (trait bleu) converge vers l'école Horizon-soleil pour permettre aux écoliers de se rendre en toute sécurité à



école.

3.5 Le quartier 10 regroupe une école secondaire, une école primaire et 7 parcs.














Le quartier 10 regroupe 2 pistes cyclables bidirectionnelles en site propre (trait rouge sur le plan), 7 bandes cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée entre les voies automobiles et les stationnements (trait turquoise).

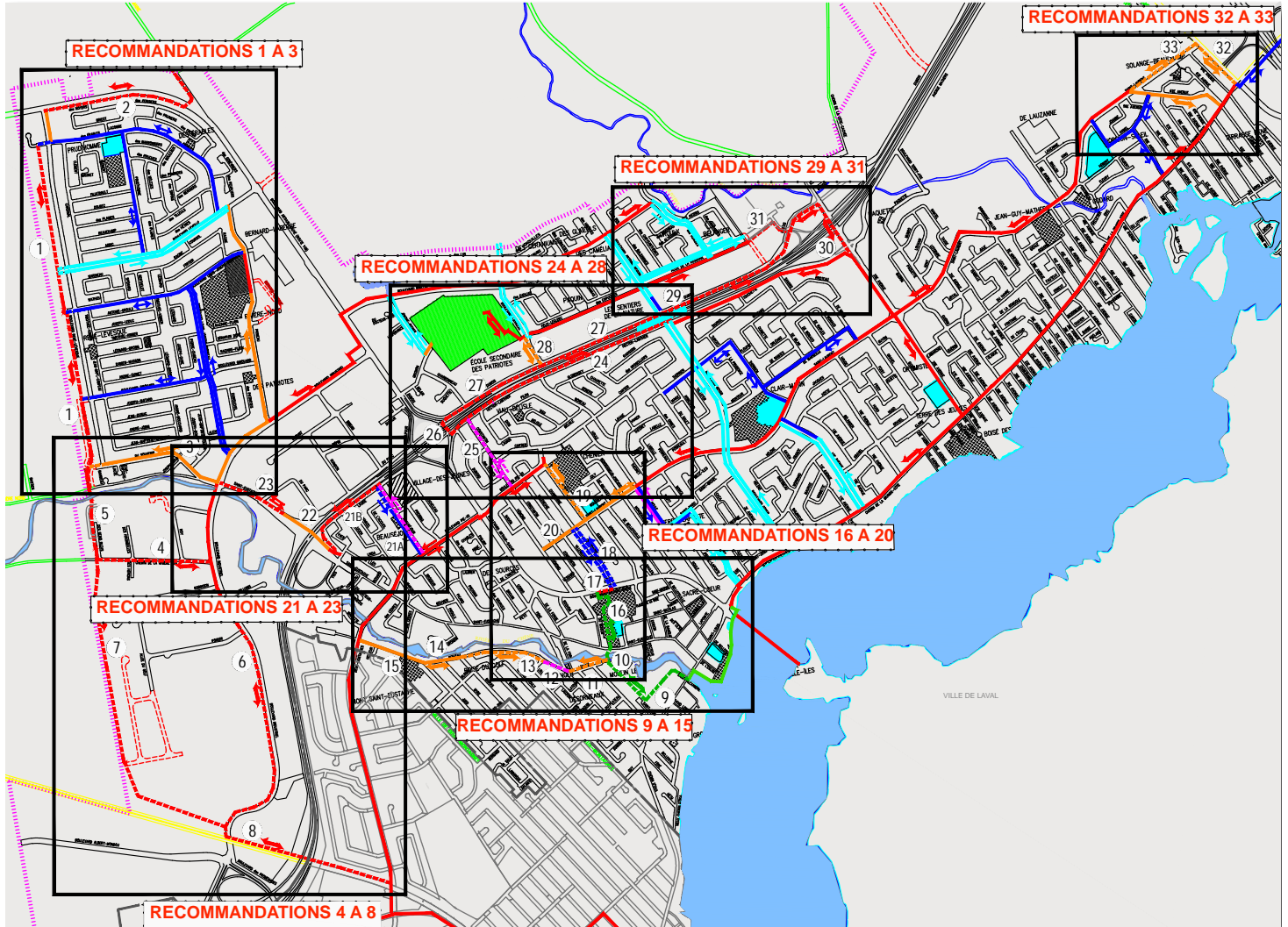


PARTIE 4

PROPOSITIONS D'INTERVENTION PAR QUARTIER ÉLECTORAL

LÉGENDE:

EXISTANTE	PROPOSÉE	
		PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE EN SITE PROPRE (2.4 à 3.0m)
		PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE AU NIVEAU DE LA CHAUSSÉE (2.4 à 3.0m)
		BANDE CYCLABLE UNI ou BI- DIRECTIONNELLE ENTRE AUTOS ET BORDURE/TROTTOIR (1.5 à 2.0m)
		BANDE CYCLABLE UNIIDIRECTIONNELLE ENTRE AUTOS ET STATIONNEMENT (1.5m)
		SENTIER POLYVALENT
		CHAUSSÉE DÉSIGNÉE
		REVOIR LA PERTINENCE DE CERTAINES SECTIONS DU RÉSEAU CYCLABLE



MODIFICATION AU RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT

La présente partie propose des modifications au réseau cyclable existant afin de mieux répondre aux attentes des cyclistes et aux besoins de la ville. La présente partie divise les recommandations par quartier électoral.

4.1 Quartiers électoraux 3 et 4 (recommandation 1 à 8): Lien cyclable entre les boulevards Industriel et Arthur-Sauvé.

Il est recommandé :

- (Quartier 3 et 4, recommandation 1)
L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle en site propre (trait en pointillé rouge) à l'arrière lot des résidences longeant le boulevard René-Lévesque entre les rues des Érables et du Souvenir incluant des liens aux boulevards Léveillé, Louis-Joseph Papineau, Girouard et les rues des Érables et du Souvenir.

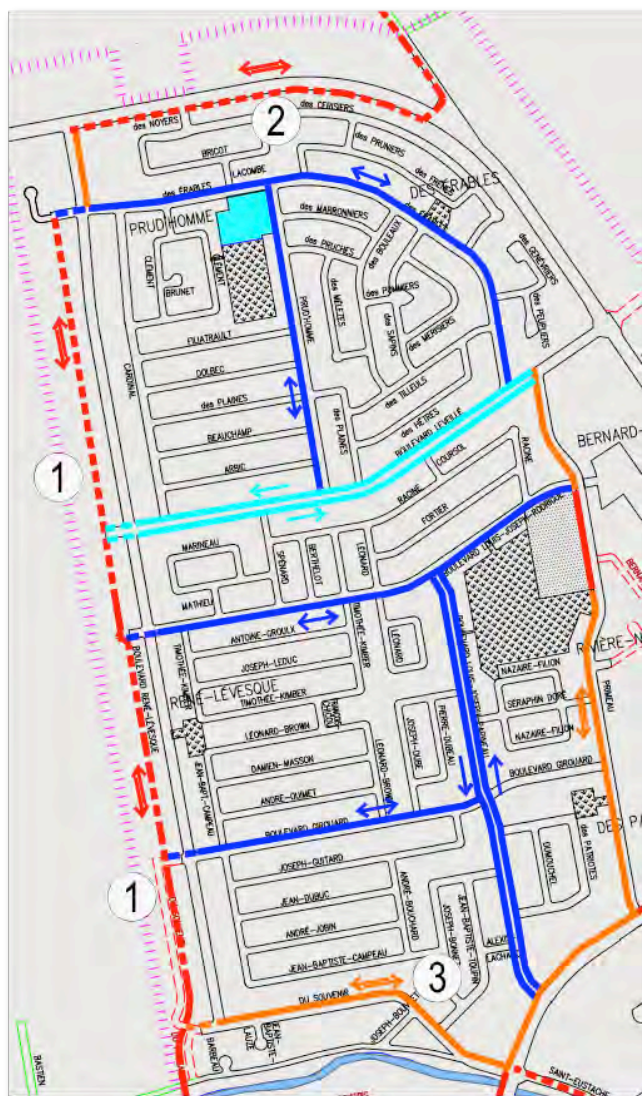


Lors de la réalisation de la piste cyclable en arrière lot, il est recommandé d'évaluer la possibilité d'enlever la piste cyclable bidirectionnelle au niveau de la chaussée existante le long du boulevard René-Lévesque du côté Est.

Présentement, la configuration de la chaussée du boulevard René-Lévesque du côté Est est constituée d'une voie véhiculaire, d'une voie piétonnière et d'une piste cyclable. La configuration de la chaussée du boulevard René-Lévesque du côté Ouest, est

constituée d'une voie véhiculaire, d'une voie piétonnière et d'une zone de stationnement.

La présence d'une voie piétonnière entre la voie automobile et la zone de stationnement, est jugée à risque pour les piétons longeant



directement la voie de circulation automobile dont la vitesse de circulation est de 40 km/h.



Rue René-Levesque (côté Est)



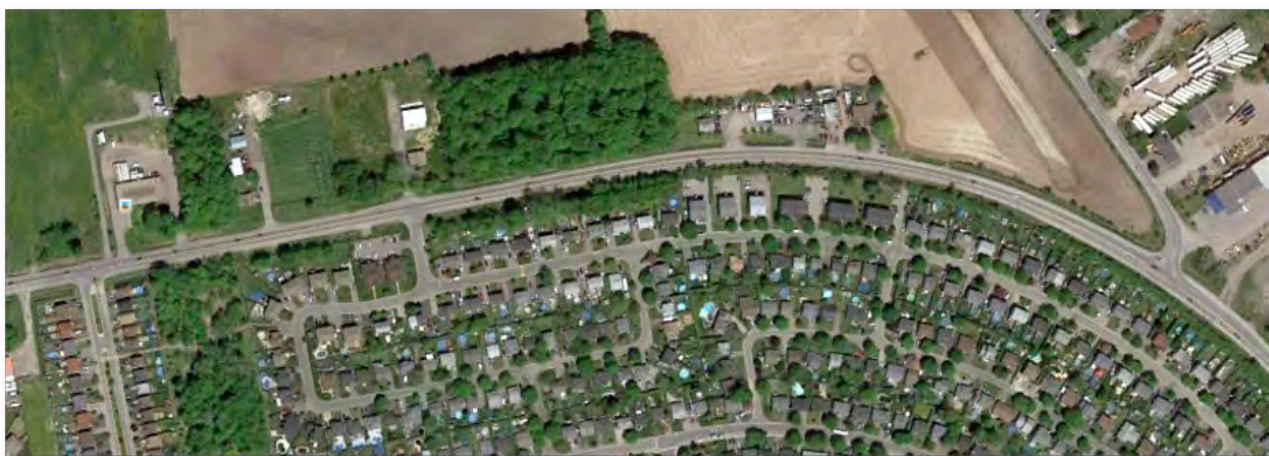
Rue René-Levesque (côté Ouest)

Les piétons, pour être en sécurité, préfèrent marcher le plus loin possible de la chaussée

et des voies cyclables. Si la volonté de la ville est de maintenir une voie piétonnière le long du boulevard René-Lévesque, il est suggéré d'aménager une bande hachurée d'au moins 0.5 mètre de largeur, séparant la voie véhiculaire et la voie piétonnière, afin de mieux sécuriser le piéton. Il est recommandé d'aménager cette voie piétonnière du côté Est seulement.

- (Quartier 4, recommandation 2) L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle en site propre (trait en pointillé rouge) sur le côté Sud du boulevard Arthur-Sauvé entre le boulevard René-Lévesque et la Montée du Domaine, permettra de créer un lien cyclable vers le réseau de la ville de Mirabel et ainsi, répondre aux attentes du futur réseau vélo métropolitain. Il est recommandé de séparer la piste cyclable de la chaussée par une bordure en béton, afin de rendre la piste cyclable sécuritaire.

Afin de sécuriser la traversée cyclable du boulevard Arthur-Sauvé à l'intersection de la montée du Domaine, il est recommandé de revoir la configuration de l'intersection et d'évaluer la faisabilité de mettre en place des feux de circulation.



Pour la rue du Souvenir (Quartier 3, recommandation 3)

qui est caractérisée par une piste cyclable bidirectionnelle au niveau de la chaussée (trait orange) incluant quelques délinéateurs. Il est recommandé de procéder à la réduction de la zone hachurée au centre deux voies de circulation automobiliste, pour permettre la mise en place d'une zone hachurée entre la voie cyclable et la voie automobile. Lorsque la zone hachurée ne peut être faite, il est recommandé de mettre en place deux lignes blanches continues avec des délinéateurs.



Au sud du chemin de la Rivière-nord,

- (Quartier 4, recommandation 4)
L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle en site propre (trait en pointillé rouge) sur le chemin de la Rivière-Sud entre la rue des Geais Bleus et la piste cyclable du boulevard Industriel. Cet aménagement est planifié au cours des prochaines années. La ville réalisera en 2018 le tronçon entre le boulevard Industriel et la rue des Hérons.
- Quartier 4, recommandation 5)
L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le chemin de la rivière Sud entre les rues des Hérons et des Geais Bleus ainsi qu'un lien cyclable (par la rue des Geais Bleus jusqu'à la rue du Souvenir) qui inclut la construction d'une passerelle pour cycliste et piétons au-dessus de la rivière du Chêne. Cet aménagement est planifié pour 2019.



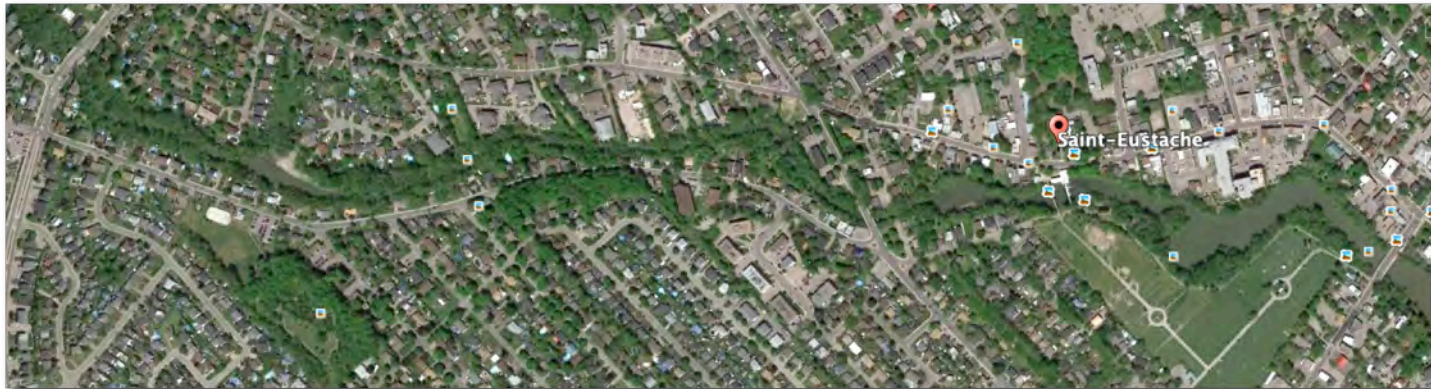
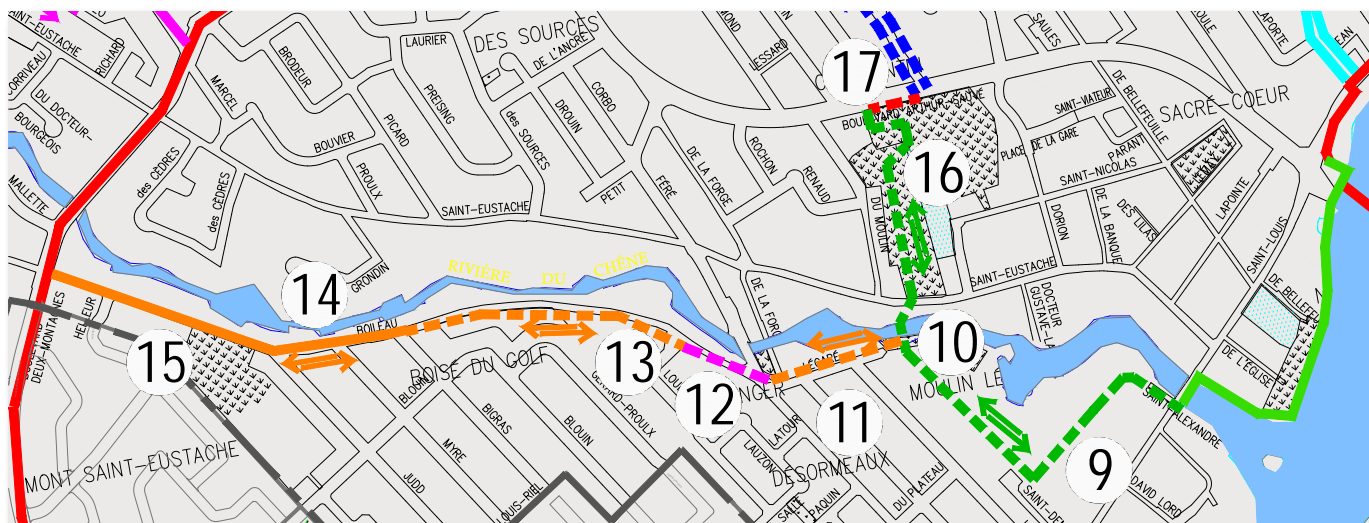
- (Quartier 4, recommandation 6)
L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle en site propre (trait en pointillé rouge) sur le boulevard Industriel (entre la rue Robinson et le futur réseau ferroviaire du train léger) qui est planifié au cours des prochaines années. La piste cyclable sur le boulevard Industriel entre les rues Saint-Eustache et Robinson a été réalisée en 2017. En 2018, la ville réalisera le tronçon entre Robinson et Poirier.
- (Quartier 4, recommandation 7)
L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle en site propre (trait en pointillé rouge) dans le développement résidentiel «Albatros» entre la rue Robinson et le boulevard Industriel.
- (Quartier 4, recommandation 8) Il est idéalement recommandé la construction d'une piste cyclable bidirectionnelle en site propre (trait en pointillé rouge). Longeant la voie ferrée du futur train léger, entre le boulevard Industriel et la piste cyclable «La Vagabonde» localisée sur le boulevard Deux-Montagnes. Cela permettra ainsi aux cyclistes de faire un lien entre la gare de train de Deux-Montagnes et le réseau cyclable de la ville de Saint-Eustache. Il est recommandé que des discussions avec les promoteurs du projet du train léger soit amorcées afin d'en évaluer la faisabilité.

L'ajout de ce réseau de pistes cyclables en site propre entre le boulevard Arthur-Sauvé, le parc industriel, les résidences des secteurs 3 et 4, le développement résidentiel «Albatros» et le futur réseau ferroviaire du train léger permettra de développer un réseau cyclable utilitaire et récréatif efficace et ainsi, de bien desservir les cyclistes du secteur.



4.2 Quartiers électoraux 1 et 9 (recommandation 9 à 15): Lien cyclable entre la rue Saint-Louis et le boulevard Pie XII (au sud de la rivière du Chêne le long du cimetière et des rues Légaré et Boileau)

Le concept de corridor-vélo est ici recommandé afin de rendre le tracé plus confortable et plus efficace pour les cyclistes. Ce tronçon cyclable fait partie du futur réseau vélo métropolitain. Il est donc recommandé:



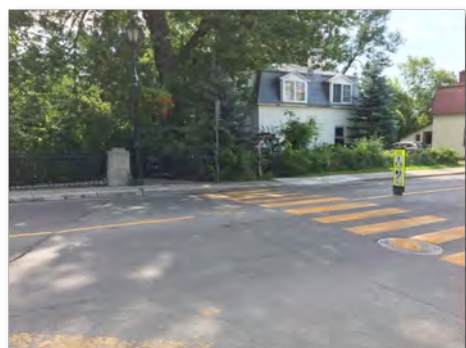
Il est recommandé :

- (Quartier 1, recommandation 9) L'amélioration du chemin asphalté dans le cimetière entre le chemin St-Louis et la passerelle du moulin Légaré avec un marquage au sol désignant la voie de circulation. Le marquage concrétise une chaussée désignée et permet la circulation partagée des cyclistes et des automobilistes. La ville a signé dernièrement une entente avec la corporation du cimetière de Saint-Eustache.

Pour le réaménagement de la traversée de la rue St-Louis vis-à-vis l'entrée du cimetière, il est recommandé de bien identifier la traversée par une signalisation appropriée et un revêtement au sol de couleur vive afin de faciliter sa perception par les automobilistes. Il est recommandé de reprendre la descente piétonnière sur la rue St-Louis (sud) afin d'aligner la descente avec la traverse de la rue. La

ville devrait aussi analyser la faisabilité de mettre en place des arrêts sur poteau à l'intersection afin de permettre la traversée de la rue Saint-Louis de façon plus sécuritaire pour les piétons et les cyclistes.

- (Quartier 1, recommandation 10) Le réaménagement de l'intersection du chemin du cimetière et la passerelle du moulin Légaré incluant la mise en place de panneaux indicateurs. Ceux-ci dirigeront les usagers vers le vieux Saint-Eustache via la passerelle, vers le sentier longeant la rivière du Chêne ou vers le réseau cyclable de la ville via la rue Légaré. De plus, il est recommandé d'asphalter le sentier en pierre localisé entre la passerelle et la rue Légaré.



Intersection St-Louis



Cimetière



Cimetière



Sortie du cimetière



Accès vers Légaré



Accès vers le moulin Légaré

- **(Quartier 1, recommandation 11)** L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue Légaré du côté Nord jusqu'à la rue Ferré. Pour ce faire, la réalisation de travaux d'agrandissement de la chaussée est nécessaire, afin de permettre l'implantation d'une piste cyclable. Entre temps, il est possible de mettre en place des panneaux appropriés et une signalisation au sol afin d'identifier le tronçon comme étant une chaussée désignée, afin favoriser la sécurité des cyclistes.

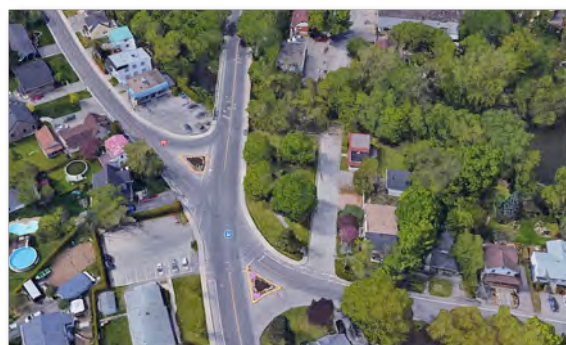


Rue Légaré



Rue Légaré

Pour le lien cyclable le long des rues Boileau et Légaré, il est recommandé d'améliorer la visibilité du réseau cyclable aux intersections par une bonne signalisation et un marquage explicite au sol afin de sécuriser la traversée des intersections. La mise en place d'un revêtement coloré aux intersections problématiques permet d'améliorer la visibilité des traverses cyclables.



Exemple de traverses avec un marquage explicite



- **(Quartier, recommandation 12)** Pour le lien cyclable sur la rue Boileau entre les rues Ferré et Louise (présence d'arrêts sur poteaux aux trois coins de la rue Louise), il est recommandé de faire une étude afin de déterminer la meilleure option pour permettre une coexistence entre le cycliste, le piéton et l'automobiliste, car dans ce tronçon, la piste cyclable actuelle passe d'une largeur de 0.8m à 0.3m. La mise en place d'une chaussée désignée, le rétrécissement des voies automobilistes, l'élargissement de la chaussée sont des options possibles à évaluer.



Rue Boileau près de Louise



Rue Boileau près de Ferré

- **(Quartier 9, recommandation 13)** La piste cyclable localisée du côté Ouest de la rue Boileau entre les rues Louise et Bigras a une largeur de ± 1.5 mètre. Elle est trop étroite pour une piste cyclable bidirectionnelle sécuritaire.

Une bande gazonnée d'une largeur de près de 3.8 mètres localisée dans l'emprise de la rue Boileau du côté Ouest, entre la voie automobile et la limite de l'emprise, pourrait être utilisée pour l'implantation d'une piste cyclable sécuritaire. La mise en place de délinéateurs ou d'une bordure continue entre la chaussée et la piste cyclable est à évaluer pour mieux sécuriser la piste cyclable. Peu d'obstacle empêche l'élargissement de la chaussée sauf, une haie de cèdres mûre et des frênes devant être abattus à moyen terme, car ils sont affectés par la maladie du frêne. De plus, un boisé appartenant à la ville et longeant la rue Boileau est aussi dans la zone visée par l'élargissement.



Rue Boileau (entre Louise et Bigras) (haie)



Rue Boileau (entre Louise et Bigras)
(frêne)

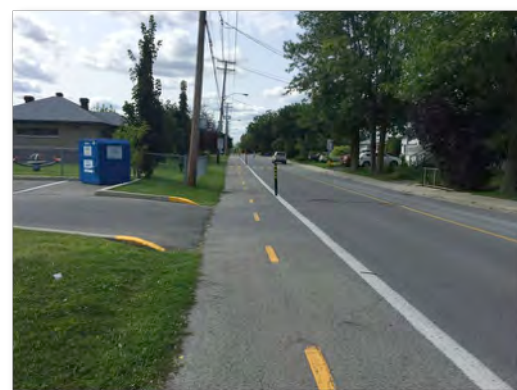


Rue Boileau et le boisé (entre Louise et Bigras)



Rue Boileau (entre Louise et Bigras)

- (Quartier 9, recommandation 14) La piste cyclable sur la rue Boileau entre les rues Bigras et Judd, d'une largeur de 2.0 mètres, est limite dans sa largeur pour une piste cyclable. Il est recommandé de regarder la faisabilité d'élargir la piste cyclable. Il est aussi recommandé de mettre des délinéateurs, le long de la piste cyclable, car dans cette zone de 30 km/h, la vitesse des automobilistes peut facilement augmenter à 40 km/h et plus.
- (Quartier 9, recommandation 15) la piste cyclable d'une largeur de 2.3 mètres avec délinéateurs le long de la rue Boileau, entre les rues Judd le boulevard Pie XII, semble sécuritaire pour les cyclistes. La présence de délinéateurs permet un ralentissement de la vitesse des automobilistes et ainsi, fait respecter la limite de vitesse de 30 km/h. Il est recommandé d'évaluer si le nombre de délinéateurs est suffisant afin de sécuriser la voie cyclable.
- Afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, il est recommandé d'analyser la faisabilité de restreindre la circulation des camions sur la rue Boileau entre le boulevard Pie XII et la rue Ferré.

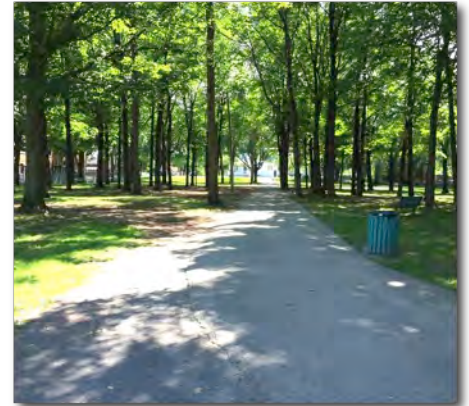




Traverse sur Saint-Eustache



Entrée du manoir Globenski



Parc du manoir Globenski



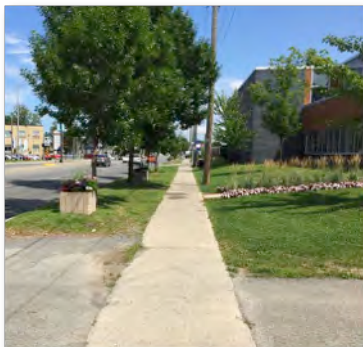
Sortie du parc, complexe aquatique



Arrière du complexe aquatique



côté du complexe aquatique



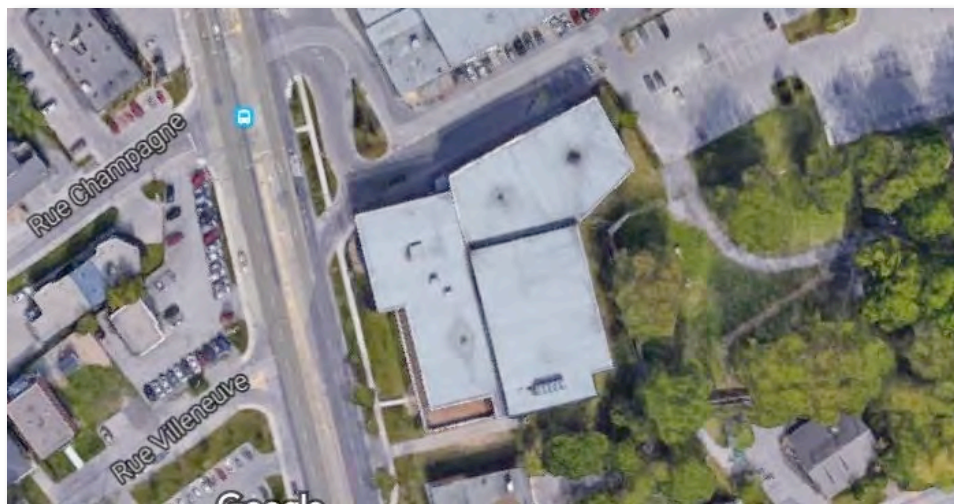
Devant du complexe aquatique

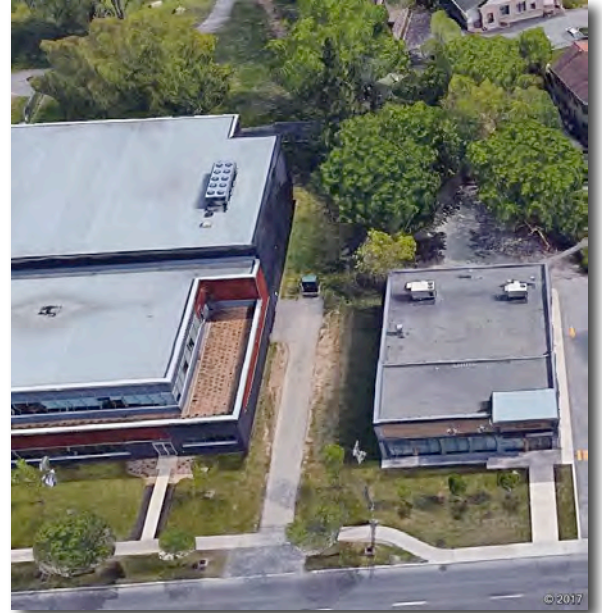


Ilot devant l'Aréna



Traverse Arthur-Sauvé/Champagne





- (Quartier 2, recommandation 18) L'aménagement d'une bande cyclable de chaque côté de la chaussée de la rue Champagne, entre le boulevard Arthur-Sauvé et la rue Saint-Laurent, avec un élargissement de la largeur de la chaussée, en remplacement de la bande cyclable et la voie en chaussée désignée existante. Une étude de circulation est à réaliser pour valider l'élargissement de la chaussée et/ou le rétrécissement des voies de circulation.

Pour les automobilistes à l'intersection du boulevard Saint-Laurent, une bonne signalisation et un bon marquage au sol est important pour permettre de sécuriser et de faciliter la traverse du boulevard.

Pour la rue Champagne, entre Saint-Laurent et Pie XII, il est possible de convertir le tronçon en chaussée partagée si souhaité, car le lien vers Pie XII est plutôt recommandé par la rue Albert.

- (Quartier 2, recommandation 19) L'aménagement d'une piste cyclable sur la rue Albert et longeant le trottoir du côté Est entre Saint-Laurent et Pie XII. La mise en place de délinéateurs et d'un lignage au sol, entre la piste et la voie automobiliste, va permettre de sécuriser les cyclistes. Une étude de circulation permettra de définir s'il est possible de réduire la largeur des voies véhiculaires ou d'élargir la chaussée du côté Ouest. Le lien cyclable recommandé sur la rue Albert, permettra de créer des liens sécuritaires avec le parc Chénier.



Rue Champagne

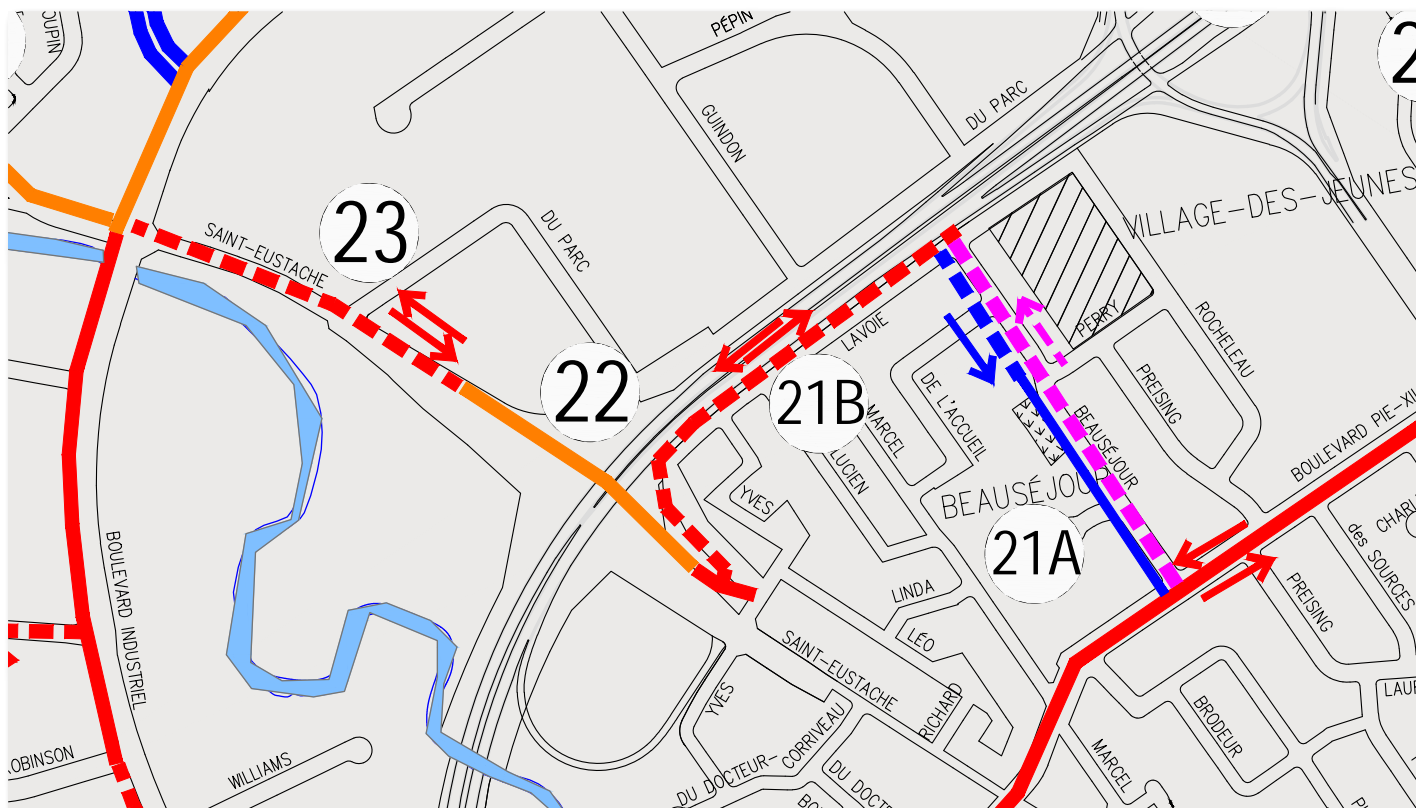


Rue Albert

- (Quartier 2, recommandation 20) L'état de la chaussée de la piste cyclable sur la rue Saint-Laurent, entre les rues Hémond et Albert, semble détérioré à plusieurs endroits. Il est recommandé de refaire la surface en asphalté de la piste cyclable incluant un lignage au sol et l'ajout de délinéateurs.

4.4 Quartier électoral 9 : Lien cyclable entre les boulevards Pie XII et Industriel (recommandation 21 à 23) (le long des rues Beauséjour, Lavoie et Saint-Eustache).

Il est recommandé :



- **(Quartier 9, recommandation 21A)** L'aménagement, entre le boulevard Pie XII et la rue Lavoie, d'une bande cyclable du côté ouest de la rue Beauséjour avec une signalisation appropriée sur poteaux et au sol afin d'éviter d'être utilisé comme stationnement et la mise en place de symbole pour une chaussée désignée du côté est de la rue. Cette recommandation permet de maintenir le stationnement du côté est de la rue Beauséjour.
- **(Quartier 9, recommandation 21B)** L'aménagement d'une piste cyclable en site propre sur la rue Lavoie entre la rue Beauséjour et le parc Yves/Lavoie. La piste cyclable est recommandée du côté nord de la rue Lavoie entre la chaussée et la clôture délimitant l'emprise de l'autoroute 640 dont la largeur disponible varie de 3 à 7 mètres. Pour la section de la rue Lavoie entre le secteur de la 640 et le parc Yves/Lavoie, il est recommandé de canaliser ou de réaménager le fossé longeant la rue du côté ouest afin de permettre l'aménagement de la piste cyclable et ainsi rejoindre la piste cyclable du parc qui relie celle de la rue Saint-Eustache.



Rue Beauséjour



Rue Beauséjour



Rue Beauséjour



Rue Lavoie coin Beauséjour



Rue Lavoie



Rue Lavoie



Rue Lavoie

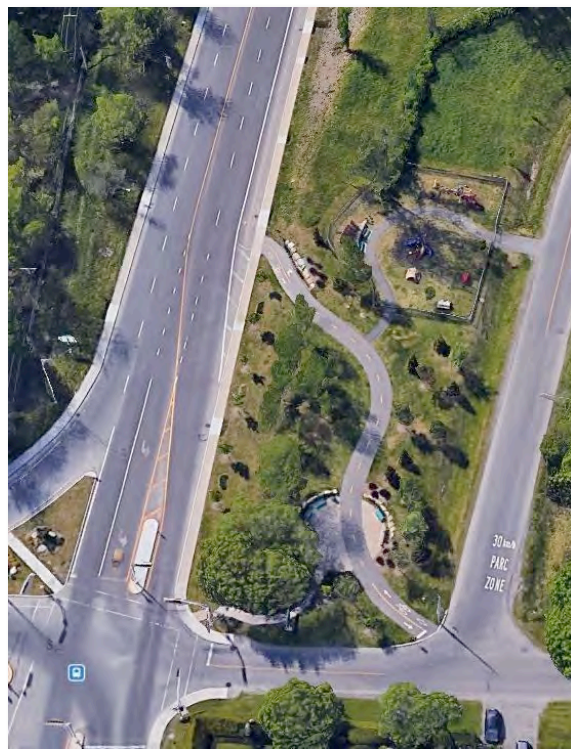


Rue Lavoie vers le parc



Rue Lavoie près du parc

- (Quartier 9, recommandation 22) Pour la piste cyclable existante sur la rue Saint-Eustache, il est recommandé, à court terme, de maintenir les délinéateurs en place, entre la piste cyclable et la voie automobiliste sur la portion de la piste cyclable sur rue, afin de rendre la piste cyclable plus sécuritaire.
- (Quartier 9, recommandation 22) À moyen terme, il est recommandé d'implanter une bordure en béton, séparant la chaussée automobile et la piste cyclable, pour sécuriser les cyclistes : la limite de circulation véhiculaire de la rue Saint-Eustache étant de 50 km/h. De plus, il est recommandé de faire des ouvertures dans la bordure afin de permettre le drainage de la chaussée vers les puisards situés le long du trottoir.



- (Quartier 9, recommandation 23) Pour la section du lien entre le croisement du trottoir/piste cyclable (voir photo ici-bas) et le boulevard Industriel, il est recommandé de réaménager le tronçon, afin d'obtenir un trottoir du côté du gazon et la piste cyclable longeant la voie automobile au même niveau que le trottoir. Cet aménagement vise à mieux sécuriser le piéton qui préfère être éloigné de la voie cyclable et des automobilistes.



Rue St-Eustache (vue vers le nord)



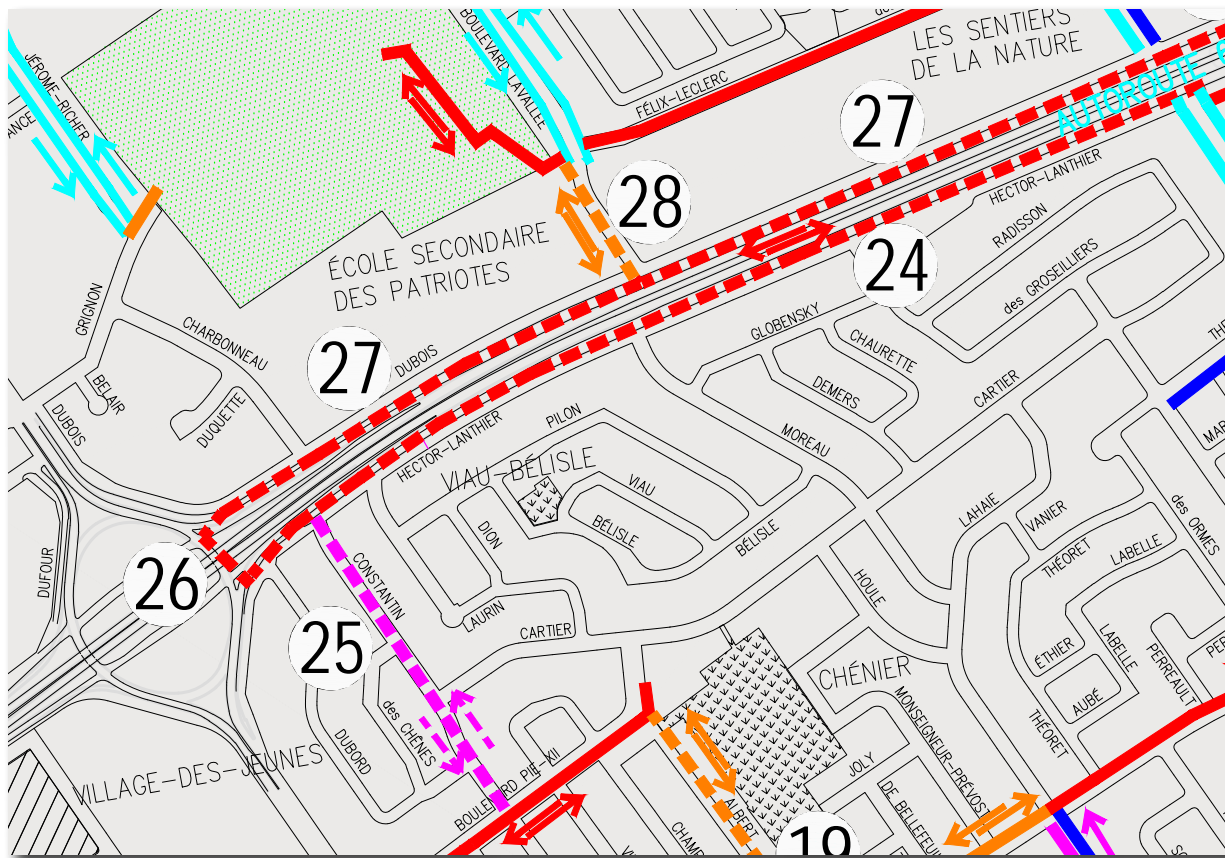
Rue St-Eustache (croisement)



Rue St-Eustache (vue vers le sud)

4.5 Quartiers électoraux 2, 5 et 10 (recommandation 24 à 28): Lien cyclable entre le secteur Sud et Nord de l'A-640 par Arthur Sauvé (le long des rues Hector-Lanthier, Dubois et le boul. Arthur-Sauvé).

Il est recommandé :



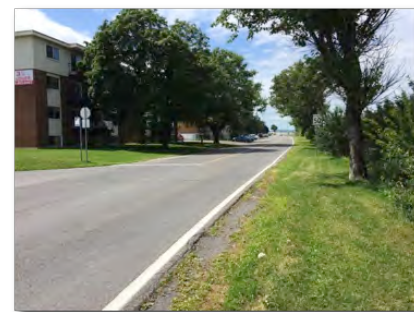
- (Quartier 2 et 5, recommandation 24) L'aménagement d'une piste cyclable en site propre sur la rue Hector-Lanthier entre le boulevard Goyer et la rue du Bord, afin de relier la piste cyclable existante de la rue Hector-Lanthier entre le boulevard Goyer et la 25^e Avenue. La piste cyclable est recommandée du côté nord de la rue Hector-Lanthier, entre la chaussée et la clôture délimitant l'emprise de l'autoroute 640, dont la largeur disponible est près de 5.8 mètres. L'aménagement de la piste cyclable nécessite, par contre, la coupe de quelques arbres matures en friche.



Rues Hector-Lanthier/Goyer



Rue Hector-Lanthier (vue vers Est)



Rue Hector-Lanthier (vue vers Ouest)

Il est recommandé l'aménagement d'une piste cyclable en site propre sur la chaussée de la rue Hector-Lanthier entre la rue du Bord et le début de la traverse du passage piétonnier sous l'autoroute 640 au niveau du boulevard Arthur-Sauvé. Étant à sens unique, cette portion de la rue Hector-Lanthier d'une largeur de plus de 8 mètres peut être réduite afin de permettre l'aménagement d'une piste cyclable sur la chaussée existante.



Intersection Hector-Lanthier et du Bord

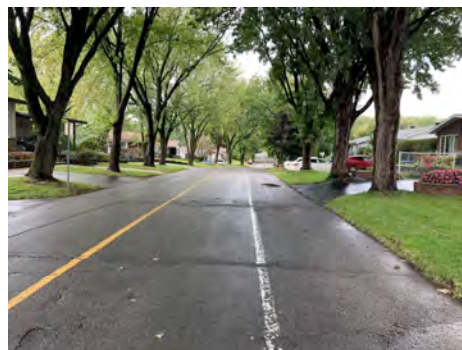


Rue Hector-Lanthier (sens unique)

(Quartier 2 et 5, recommandation 25) L'aménagement d'une chaussée désignée sur la rue Constantin dans les deux sens entre le boulevard Pie XII et la rue Hector-Lanthier afin de relier la piste cyclable existante du boulevard Pie XII et la piste cyclable proposée sur la rue Hector-Lanthier. La largeur de la rue ne permet pas d'aménager une bande cyclable, et ce, dans l'hypothèse de maintenir le stationnement du côté est de la rue Constantin.



Rue Constantin / blv Pie XXII

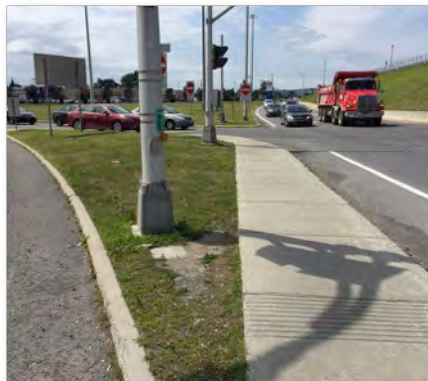


Rue Constantin (vue vers nord)



Rue Constantin (coin Hector-Lanthier)

- (Quartier 2, recommandation 26) Pour la traversée sous l'autoroute 640, une étude doit être réalisée par des spécialistes en circulation, pour bien définir les recommandations à faire afin de permettre la traverse sous l'autoroute 640 jusqu'à la rue Boileau en toute sécurité tant pour les cyclistes que pour les piétons.





- **(Quartier 10, recommandation 27)** La rue Dubois se caractérise par la présence de concessionnaires automobiles dont le déchargement des véhicules quotidien se fait du côté Nord de la rue Dubois bloquant ainsi le sentier piétonnier existant sur rue.

Il est recommandé d'aménager une piste cyclable (largeur de 2.4 à 3.0m) et une voie piétonnière (largeur de 1.0m) longeant la rue Dubois, entre Arthur-Sauvé et le boulevard Antoine-Séguin, afin de créer un lien cyclable entre le boulevard Arthur-Sauvé et la 25^e avenue. La piste cyclable et la voie piétonnière sont recommandées du côté Sud de la rue Dubois, entre la chaussée et la clôture délimitant l'emprise de l'autoroute 640. Cette recommandation nécessite une réorganisation de la rue Dubois.



Rue Dubois près de Arthur-Sauvé



Rue Dubois près de Charbonneau



Rue Dubois après Charbonneau



Rue Dubois



Rue Dubois près de RONA



Rue Dubois près de Antoine-Séguin

- **(Quartier 10, recommandation 28)** L'aménagement d'une piste cyclable sur le boulevard Lavallée entre la rue Dubois et la piste cyclable en site propre du sentier de la Nature. Il est recommandé d'éliminer le stationnement existant du côté Ouest du boulevard pour permettre l'implantation d'une piste cyclable sécuritaire. Le côté Ouest du boul. Lavallée est privilégié, car des arrêts d'autobus sont présents du côté Est du boulevard.

Il est recommandé pour la traversée du sentier de la Nature vers l'école secondaire des Patriotes, l'école primaire des Jardins des Patriotes et le parc de quartier, au niveau du boulevard Lavallée, d'aménager un marquage explicite de couleur vive pour bien sécuriser le passage des écoliers et les cyclistes à l'intersection. Un feu clignotant a été installé à l'intersection en 2017.



Boul, Lavallée



Boul, Lavallée près du sentier de la Nature

attendre les recommandations du ministère des Transports, mais, une coordination est recommandée afin de maximiser les recommandations à faire.

- (Quartier 5 et 10, recommandation 30) Il est recommandé l'aménagement d'une piste cyclable en site propre le long de la 25^e Avenue du côté Ouest, afin de relier la piste cyclable de la rue Dubois (côté Nord de l'A-640) à la piste cyclable de la rue Hector-Lanthier (côté Sud de l'A-640) en passant sous l'autoroute 640. La reconfiguration de l'entrée et de la sortie de l'autoroute 640 par le ministère des Transports au niveau de la rue Dubois (côté Nord) va permettre d'intégrer le lien cyclable à la nouvelle reconfiguration. Des approbations par le ministère des Transports sont nécessaires afin de permettre la traversée du viaduc sous l'autoroute 640. Il est recommandé pour la traversée des intersections, de faire un marquage explicite au sol de couleur visant à accroître la sécurité aux intersections.



Rue Dubois près de l'Hôtel Imperia



Rue Dubois à l'intersection de la 25^e Avenue



25^e Avenue près de la rue Dubois



25^e avenue près de l'entrée de l'A-640



25^e Avenue (vue vers le Nord)



Exemple de traverses avec un marquage explicite

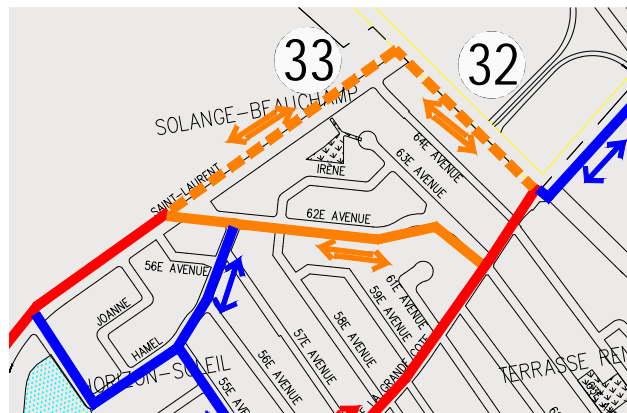


- (Quartier 10, recommandation 31) Il est recommandé l'aménagement d'une piste cyclable en site propre ou sur rue reliant la rue Dubois au sentier de la Nature, afin de permettre aux résidents du secteur Nord d'accéder au réseau cyclable du secteur Sud par la 25^e Avenue.

4.7 Quartier électoral 8 : Lien cyclable entre les boulevards Saint-Laurent et Grande Côte (par les rues Saint-Laurent et Hector-Lanthier).

il est recommandé

- (Quartier 8, recommandation 32) L'aménagement d'une piste cyclable longeant la rue Hector-Lanthier du côté Ouest de la rue entre le boulevard Grande Côte et la rue Saint-Laurent, afin de relier le réseau cyclable existant. Il est recommandé de canaliser le fossé longeant la rue Hector-Lanthier, afin de permettre l'aménagement de la piste cyclable en site propre. Ce lien cyclable permettra de relier les futurs aménagements au parc Lauzanne.



Rue Hector-Lanthier



Rue Hector-Lanthier



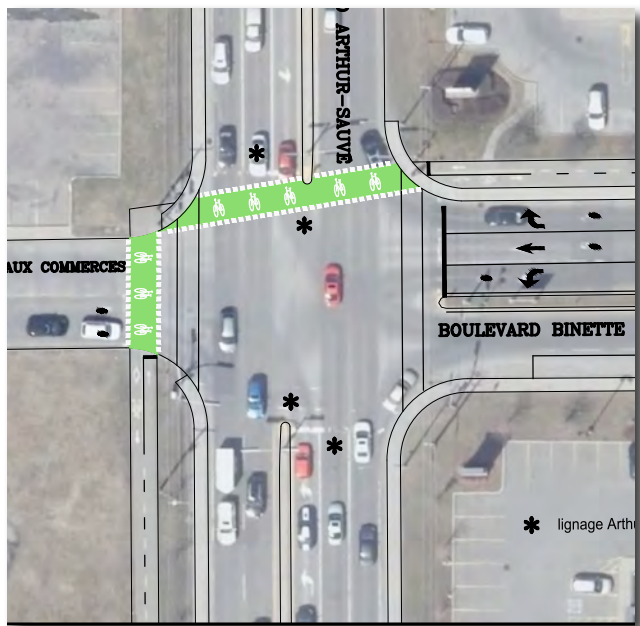
Rue Hector-Lanthier

- (Quartier 8, recommandation 33) Il est recommandé l'élargissement de la piste cyclable existante longeant le boulevard Saint-Laurent entre la rue Hector-Lanthier et la 62^e Avenue, car elle est présentement d'une largeur d'environ 1 mètre, et ce, afin de rejoindre la piste cyclable existante sur la rue Saint-Laurent au niveau de la 62^e avenue.

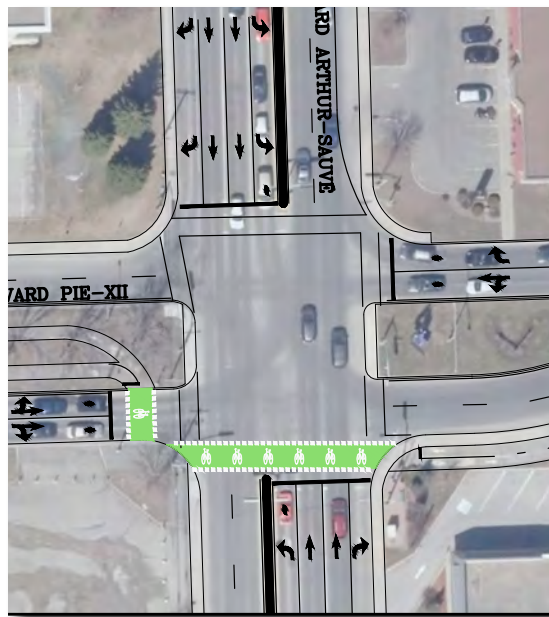


4.8 La traverse de certaines intersections particulières

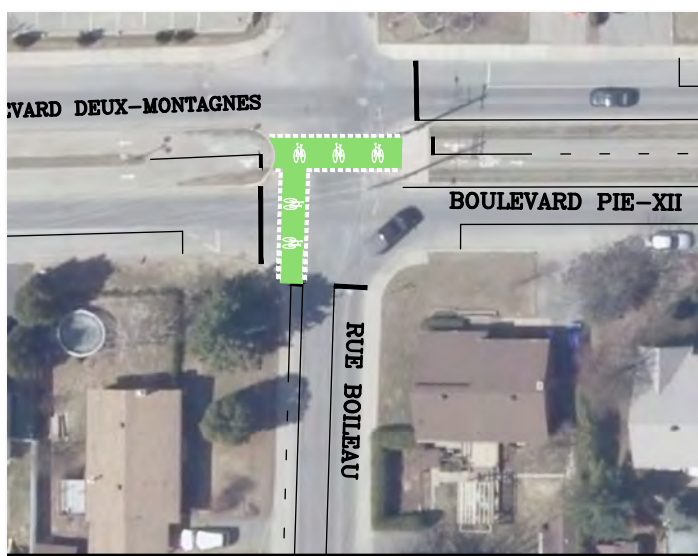
- **Pour la traverse de certaines intersections,** il est recommandé de mettre en évidence la voie cyclable par une signalisation appropriée et un revêtement de couleur vive qui facilitent leur perception par les automobilistes aux endroits où le risque de conflit avec la bande cyclable est élevé. Ci-joint les principales intersections identifiées par la ville nécessitant un revêtement de couleur verte pour la traverse des intersections.



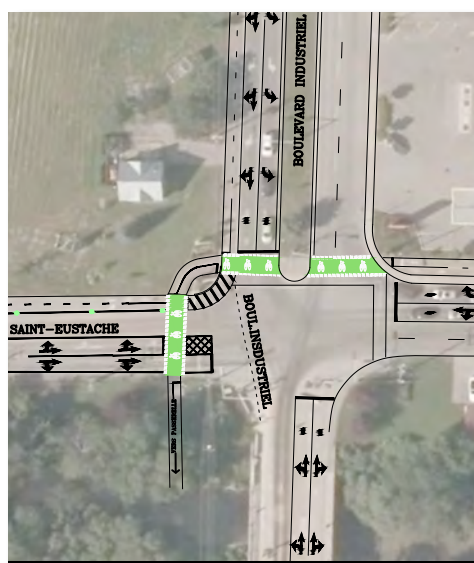
INTERSECTION - PISTE CYCLABLE
BOULEVARD BINETTE ET BOULEVARD ARTHUR-SAUVÉ



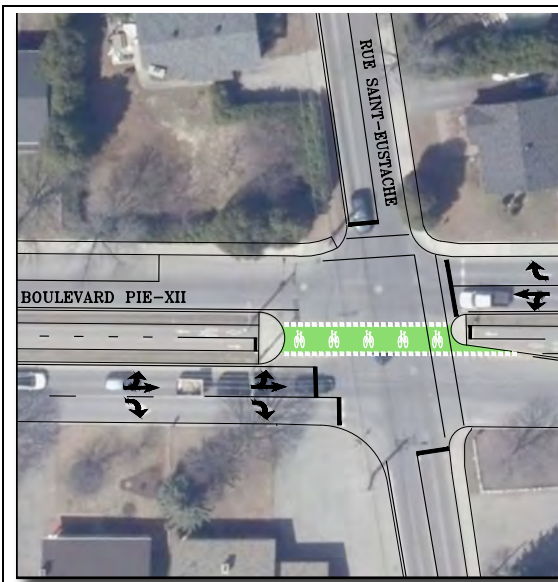
INTERSECTION - PISTE CYCLABLE
BOULEVARD ARTHUR-SAUVÉ ET BOULEVARD PIE XII



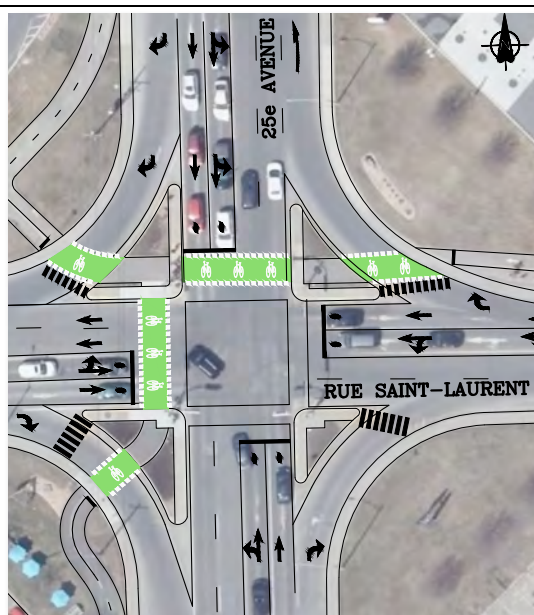
INTERSECTION - PISTE CYCLABLE
RUE BOILEAU ET BOULEVARD PIE XII



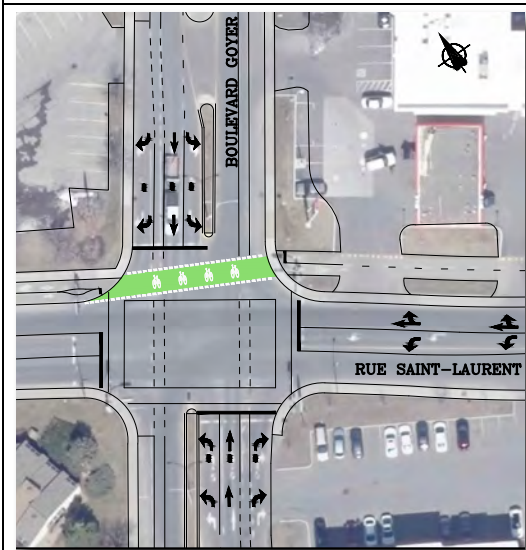
INTERSECTION - PISTE CYCLABLE
BOULEVARD INDUSTRIEL ET RUE ST-EUSTACHE



INTERSECTION - PISTE CYCLABLE
 BOULEVARD PIE XII ET RUE ST-EUSTACHE



INTERSECTION - PISTE CYCLABLE
 RUE SAINT-LAURENT ET 25e AVENUE



INTERSECTION - PISTE CYCLABLE
 RUE SAINT-LAURENT ET BOULEVARD GOYER



Traverse pour les cyclistes et les piétons à Boston



4.9 Autres recommandations :

- **Pour le réseau cyclable existant**, il est recommandé de repeindre le lignage au sol du réseau cyclable régulièrement et particulièrement les symboles identifiant les voies cyclables, car la sécurité des cyclistes dépend d'une bonne signalisation. De plus, lorsque la ville procède aux travaux de recurfacement de son réseau routier, il est important de refaire le lignage du réseau cyclable le plus rapidement possible afin de rendre bien visible le réseau cyclable.
- **Pour la signalisation du réseau cyclable de la ville**, il est recommandé de compléter la signalisation existante, afin de bien identifier aux automobilistes la présence d'une chaussée désignée, d'une piste ou d'une bande cyclable, ainsi que la traversée d'une voie cyclable aux intersections.
- **Pour les intersections avec une voie véhiculaire pour tourner à droite**, il est recommandé de mettre en évidence la voie cyclable à l'approche de l'intersection. Par exemple, pour sécuriser la configuration du boulevard Goyer (photo ci-jointe), il est recommandé de mettre en évidence la voie cyclable, entre la voie véhiculaire pour tourner à droite et la chaussée, par une signalisation appropriée et un revêtement de couleur vive.



4.10 Revoir la pertinence de certaines sections du réseau cyclable

Il est recommandé de revoir la pertinence de maintenir la bande piétonnière et cyclable sur les rues Marie-Victorin et des Lys, car leur emplacement entre les voitures stationnées et les voies de circulation sont peu sécuritaires. Lorsqu'il n'y a pas d'automobile stationnée, le piéton et le cycliste ont le sentiment de marcher et de pédaler au milieu de la rue.

